

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE FRANÇAISE AU MAROC

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le ~~Samedi 9 novembre 1912~~, à 8 h. 1/2

Jeudi 6 Février 1913 à 3 heures

PAR

ROBERT FRELUPT

Président : M. LESEUR, professeur.

Suffragants } MM. SOUCHON
 HITIER

PARIS
LIBRAIRIE DES SCIENCES POLITIQUES ET SOCIALES
MARCEL RIVIÈRE & C^{ie}
31, RUE JACOB ET 1, RUE SAINT-BENOIT

1912

1913

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

50249

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE FRANÇAISE AU MAROC

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Samedi 9 novembre 1912, à 8 h. 1/2

PAR

ROBERT FRELUPT

Président : M. LESEUR, professeur.

Suffragants } MM. SOUCHON
 HITIER



PARIS

LIBRAIRIE DES SCIENCES POLITIQUES ET SOCIALES

MARCEL RIVIÈRE & C^{ie}

31, RUE JACOB ET 1, RUE SAINT-BENOIT

1912



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CHAPITRE PREMIER

INTRODUCTION

La politique française et la question économique. — Période d'inertie avant l'appel du Sultan. — Les enseignements du passé et la race berbère. — Les droits de la France au Maroc et ses chances de succès : son expérience en Afrique et le voisinage de l'Algérie. — Causes géographiques qui ont retardé la pénétration au Maroc. — Modes de culture employés au Maroc. — L'acquisition des propriétés immobilières. — Système d'exploitation agricole.

Depuis l'accord franco-anglais de 1904, la politique française n'avait contribué que fort peu à l'avancement de cette question, cependant vitale pour notre pays. Pas de plan d'ensemble, pas de but défini, partant, pas de continuité dans l'effort qui devrait ajouter à notre empire africain un territoire vaste et fertile : telle est l'impression qui se dégage de l'examen des faits politiques.

Mais, sous la pression des événements, une période d'activité s'est dessinée : le Sultan fait appel à nos

troupes, et le surcroît d'influence que ce fait donne à la politique française, va modifier l'opinion publique qui secoue son indifférence du début, tandis que le Parlement, hostile tout d'abord, abandonne l'opposition et appuie la politique marocaine du gouvernement.

Ce mouvement heureux va donner une recrudescence de force nouvelle à nos intérêts ; et notre commerce qui, malgré la période de stagnation politique et militaire précédente, occupait déjà une place prépondérante, pourra imposer sa supériorité de façon définitive.

C'est à l'étude des faits de cet ordre que nous nous bornerons, examinant ce qu'a été le mouvement d'expansion économique et ce qu'il peut être dans l'avenir.

Auparavant, nous voudrions cependant, mais sans pour cela nous attarder à un long historique, détacher de l'histoire du Maroc certains faits, qui sont autant de leçons fournies par le passé, et dont on ne saurait nier l'opportunité, à l'heure où, après tant d'autres, nous nous apprêtons à faire nôtre ce pays.

Nous remarquerons tout d'abord que ce fut dans un but commercial que, dès la plus haute antiquité, Phéniciens et Carthaginois se rendaient au Maroc. Les premiers, peuple essentiellement navigateur, y repérèrent soigneusement les abris que leur offraient les côtes jusqu'aux colonnes d'Hercule, qu'après eux les seconds franchirent, s'aventurant même le long de la

côte occidentale, plus favorable que celle du Rif à l'atterrissage.

Il paraît certain que les marchands carthaginois, qui, de l'Algérie actuelle, pénétrèrent au cœur du Maroc, se servaient déjà de la route terrestre Oudjda-Taza. Mais ils gardèrent jalousement leur secret étant peu soucieux de faire partager à d'autres le bénéfice de leurs découvertes. L'influence des Carthaginois disparut avec eux, leurs rapports avec les populations indigènes ayant été purement commerciaux.

Les Romains, au contraire, s'établirent solidement dans le pays, et, faisant œuvre de colonisateurs, eurent à lutter pour imposer leur domination.

La pénétration romaine semble s'être canalisée dans la percée Taza-Fez, et ne paraît pas avoir dépassé, au sud, la ville actuelle de Rabat. Mais, là même où Rome s'implanta fortement, elle ne fut jamais complètement maîtresse de la race indigène.

C'est qu'en effet, les Berbères ou Kabyles, que, dès le commencement de l'histoire, nous trouvons établis dans le nord de l'Afrique, et isolés entre la mer et le désert, sont nettement distincts des races noires qui peuplent le reste du continent. Leur trait dominant est la résistance aux influences extérieures.

C'est pourquoi, lorsqu'après six siècles de domination, les légions quittèrent le pays, les indigènes retournèrent à leurs origines. Il ne resta plus, pour attester de la perfection à laquelle s'était élevée le gouvernement de Rome, que les ruines de ses villes.

Cette résistance à toute influence étrangère s'est conservée singulièrement vivace à travers le cours des siècles ; chaque tentative de conquête du Moghreb nous la ramène, comme un obstacle, franchissable sans doute, mais contre lequel se sont lassées bien des patiences et brisés bien des peuples.

Et cependant, à plusieurs reprises, les Berbères ont subi, dans une certaine mesure, la domination étrangère, sinon avec passivité, du moins avec une sorte de fatalisme inhérent à leur race.

Il serait intéressant de rechercher pour quelles raisons certaines entreprises ont échoué, là où d'autres ont obtenu un succès relatif. Pourquoi, par exemple, la puissante Espagne du ^{xv}^e siècle s'est-elle vue supplanter en Afrique par deux corsaires levantins, les frères Barberousse ?

La très puissante Espagne était aussi l'Espagne très catholique ; elle eut le tort de considérer la conquête de l'Afrique comme une croisade et chaque ville conquise comme la reprise de son propre sol sur l'ennemi héréditaire : l'Infidèle.

Cette faute devait lui être funeste ; car si l'indigène du nord de l'Afrique est susceptible, comme nous le disions plus haut, de se plier plus ou moins à la domination étrangère, il est un point sur lequel il se montre intraitable : la foi.

Or, c'est précisément sur ce principe que s'appuyait l'Espagne pour légitimer sa conquête ! C'était vouer d'avance l'entreprise à un échec certain.

L'invasion espagnole ayant provoqué une réaction religieuse au Maroc, l'ancienne dynastie des Mérérides fut remplacée par celles des Cheurfas, venus de la Mecque et déclarés vrais descendants du Prophète. Sous l'impulsion des premiers sultans de cette dynastie, la lutte fut reprise avec énergie, et les Espagnols n'eurent bientôt plus sur le littoral du Rif que leurs présidios de Melilla et de Ceuta. Leurs autres possessions du nord de l'Afrique leur furent également enlevées.

C'est alors que les Barberousse apparurent. Loin de heurter les croyances des indigènes, ils montrèrent, au contraire, une haine implacable aux chrétiens. Doués des remarquables qualités de l'homme d'Etat, ils eurent l'habileté de prêter hommage au Sultan de Constantinople, et, entrant résolument dans l'intérieur, réunirent tout le pays sous leur domination.

Il nous semble inutile d'insister sur la différence de ces deux politiques; et, comme en matière de colonisation mieux que partout ailleurs « la fin glorifie les moyens », nous devons conclure que la méthode des frères Barberousse était la bonne.

En effet, mais sans perdre de vue le côté souvent barbare qui caractérisa les agissements des Barberousse, — simples corsaires, ne l'oublions pas, — nous devons reconnaître que leur succès fut dû en grande partie à la rapidité et à la hardiesse de leur intervention.

Nous ne reviendrons pas sur le danger d'une expédition qui, comme celle des Espagnols, aurait le sens d'une croisade ; une telle erreur n'est plus à craindre de nos jours, mais nous insisterons sur l'habileté dont firent preuve les Barberousse en prêtant hommage au Sultan de Constantinople, et les avantages qu'ils retirèrent de cette tactique.

La similitude de la politique des Barberousse concernant l'hommage au Sultan, avec celle employée actuellement par nous au Maroc vis-à-vis de Moulaï Youssef, n'est pas, vu les résultats obtenus par ceux-ci, sans nous donner quelque confiance dans sa réussite.

Mais, en dehors du profit que nous pouvons retirer des enseignements du passé, notre propre expérience en ce qui concerne la conquête de l'Algérie, où l'élément berbère était, comme au Maroc actuellement, le principal obstacle, nous donne plus qu'à toute autre puissance les meilleures chances de succès en même temps que les droits les plus justes.

C'est la France, en effet, qui a rouvert l'Afrique méditerranéenne à la civilisation européenne et au commerce général par l'annexion de l'Algérie et de la Tunisie, provoquant ainsi une renaissance dont l'Europe tout entière a profité : c'est à la France qu'il appartient de continuer son œuvre au Maroc et d'en recueillir les fruits, car ainsi que le proclamait Jules Ferry « la politique coloniale est fille de la politique industrielle ».

Cette parenté n'a jamais paru plus certaine qu'ici, et nous pouvons dire également que notre action politique sera d'autant plus fortifiée que la part que nous nous serons taillée dans le domaine économique sera large.



Un avantage unique au point de vue de la colonisation nous est dévolu grâce au voisinage de l'Algérie.

Ce qui, en effet, rapproche vraiment de mœurs, d'idées, d'état social, c'est beaucoup plus ce cheminement des denrées et des gens, comme il arrive en pays contigus sur terre, que de grands courants de commerce par mer dont l'existence atteste un déséquilibre, une dissemblance entre les deux contractants.

Or, un autre peuple que nous est-il capable de produire ce cheminement ?

La situation géographique du Maroc s'y oppose : au nord et à l'ouest la mer ; au sud, le Sahara et derrière le Sahara, la France et encore la France.

De ce cheminement des denrées et des gens et contrairement à ce qu'il pourrait sembler à première vue, c'est celui des gens qui contribuera le mieux à assurer la force et la durée de notre action économique.

Nous avons vu que la race berbère, qui forme le fond de la population marocaine, se retrouve dans

tout le Moghreb avec ses mêmes caractères et dans la même proportion. Le courant, encore peu sensible actuellement, qui s'établira entre l'Algérie et le Maroc, ne mettra donc pas en présence des peuples absolument dissemblables. La race algérienne n'a pas assez perdu de ses caractères primitifs pour froisser le Marocain, mais elle s'est, en revanche, suffisamment assimilée à la nôtre pour que notre influence et notre civilisation, amenées par cette voie détournée, à la manière d'une évolution, s'imposent ainsi à notre nouvelle conquête plus sûrement et plus profondément que n'aurait su le faire notre action unique, directe et toujours un peu brutale.

En matière de colonisation, pourtant, la manière française n'a jamais eu cette brusquerie, cet empressement au lucre des Espagnols au début des temps modernes, par exemple. Certes il est des cas (qui se sont d'ailleurs présentés au Maroc) où la rapidité d'une intervention et l'étalage — plus que l'emploi — de la force sont nécessaires pour acquérir des territoires ; mais faut-il encore pouvoir conserver ces territoires et y maintenir l'ordre et la confiance qui sont les conditions essentielles de toute entreprise durable et prospère.

C'est ici que la collaboration presque involontaire de notre colonie d'Algérie nous sera un auxiliaire précieux. Car, s'il y a, en effet, comme un respect et une charité à ne pas brusquer l'éducation des peuples qu'on initie à la vie moderne, nous sommes assurés qu'indé-

pendamment du concours apporté par les indigènes, nos nationaux établis en Algérie sauront, grâce à leur connaissance de la race berbère, ménager toutes les susceptibilités marocaines.

On s'étonnera peut-être que, possédant de tels avantages, la France ne soit pas intervenue plus tôt dans ce pays qui, au dire de ceux qui l'ont visité, ne sera jamais assez vanté.

Nous avons vu plus haut qu'il avait fallu la convoitise de nos voisins pour émouvoir l'opinion publique et attirer notre attention sur le Maroc. Il serait bon, toutefois, de remarquer que l'indifférence seule n'a pas retardé cette intervention. Aux considérations d'ordre politique qui font qu'il n'est pas toujours loisible à une puissance d'intervenir où cela lui semble juste, d'autres considérations s'ajoutent, d'ordre géographique, et sont tout aussi sérieuses.

Si l'on excepte, en effet, la région comprise entre la Moulouïa et la frontière algérienne, le reste du Maroc apparaît, dans sa plus grande partie, comme un massif montagneux qui s'adosse à l'Algérie et se déploie en éventail sur la côte de l'Atlantique. Une autre chaîne, le Rif, située au nord de l'Atlas et parallèle au rivage méditerranéen, est peu accessible, infertile et habitée, de plus, par des tribus belliqueuses qui en ont fait jusqu'à nos jours un obstacle à la pénétration vers l'intérieur. A l'ouest, la côte inhospitalière et dangereuse constitue également une barrière du côté de l'Atlantique. Les Portugais qui, au xvi^e siècle, avaient

fondé des comptoirs sur ces rivages durent les abandonner, découragés par les difficultés accumulées là par la nature. Au sud, le Maroc est isolé par le désert, à l'est par les chaînes du Moyen-Atlas et les tribus fanatiques qui les habitent.

Devant de tels obstacles, les hésitations étaient assez compréhensibles; aussi tant qu'un accroissement de puissance a pu être acquis par l'annexion de territoires moins hostiles, le Maroc est resté à l'abri des grands courants d'influence européenne.

Et cependant, pour la France, mais pour elle seulement, la pénétration était sinon facile, du moins possible. Car, dans le massif montagneux qui sépare le Maroc du reste du Moghreb, il existe une trouée par laquelle passe la route unique d'Oran à Tlemcen : c'est la dépression Oudjda, Taza et Fez, constituée par les vallées de la Tafna, de l'Isly, de la Moulouïa et de ses affluents, et de l'oued Innaouen, affluent du Sebou. La dépression se prolonge par la vallée de cette dernière rivière jusque dans les plaines si fertiles du Maroc occidental formant ainsi une grande artère médiane qui, de l'Atlantique à Oran, a, de tout temps, constitué la grande voie du commerce et des invasions.

C'est par ce même chemin que s'opère encore la pénétration française, et c'est aussi dans la région d'Oudjda que, grâce à la sécurité que nous avons su y faire régner, le sol, inculte malgré sa grande richesse, commence à être mis en valeur. L'indigène, après une période de pillage que nous avons fait cesser, a re-

trouvé le calme ; rassuré, il s'habitue à notre présence et à celle des nombreux colons algériens qui, attirés par l'extrême fertilité du sol, sont venus s'établir dans le pays. Encouragé par leur exemple, il se remet à cultiver ces terres vierges que leur fécondité, et l'emploi dans leur exploitation de procédés modernes, destinent à devenir les greniers du monde.

*
* *

Nous dirons, à ce propos, quelque mots sur les modes de culture des céréales au Maroc. Avons-nous besoin d'ajouter que ces modes de culture sont assez rudimentaires ?

Les charrues, semblables aux charrues indigènes d'Algérie et de Tunisie, sont entièrement en bois, sauf le soc, simple pointe d'acier qui précède un déversoir en bois très mince, et qui se borne à gratter l'humus. La terre n'est donc jamais retournée comme avec nos charrues et nos défonceuses. Elle n'est jamais fumée non plus, ce qui n'est pas, vu l'abondance des récoltes lorsque les pluies ont été favorables, pour donner une mince idée de la fertilité des terres.

Dans les confins algéro-marocains, et dans les plaines de l'Ouest, plus favorisées encore grâce à un régime régulier des pluies, cette merveilleuse fertilité supplée à de semblables labours, mais il n'en est plus de même pour les terres médiocres ou simplement bonnes (hâtons-nous de dire que ces terres seraient

encore comme excellentes dans nos pays). Comme ces dernières forment la majorité, il y aurait avantage à substituer un outillage plus moderne et mieux approprié dans les régions qui renferment ces terres. La charrue arabe pourrait néanmoins être conservée dans les plaines riches jouissant de pluies abondantes et bien réparties et dans les terres de peu d'épaisseur reposant sur un sous-sol pierreux où un labour serait plutôt nuisible qu'utile.

Quoique plus régulièrement et mieux arrosé que l'Algérie et la Tunisie, le Maroc n'est cependant pas à l'abri de sécheresses périodiques. Le sirocco est à peu près inconnu dans les grandes plaines de l'Ouest, et le « cherghui », ou vent d'est, considéré comme le vent chaud, ne l'est pas au point de dessécher les récoltes. Il y a cependant des années où les pluies sont très rares : ce sont naturellement les mauvaises années, car si les récoltes ne sont pas complètement perdues de ce fait, elles sont plus ou moins médiocres et ne se prêtent à aucun commerce d'exportation.

Malgré les mauvaises années, la production locale, judicieusement répartie, serait cependant toujours suffisante, et il ne serait certes pas nécessaire de recourir à l'importation, si l'insécurité et l'absence de moyens de communication n'isolaient parfois les provinces éprouvées.

D'autre part, des terres bien divisées et profondément labourées, des fumures utilement réparties, atténueraient largement les mauvais effets de la récolte;

mais les indigènes marocains ignorent encore actuellement les avantages qui résulteraient de l'emploi de ces procédés. Le fumier notamment, qu'ils ont en abondance, se perd chaque année; dans certaines régions, dépourvues de bois, on se sert de fumier comme combustible !

Dans les plaines sans rivières comme le centre de la Chaouïa et le centre de la Doukkala, l'irrigation étant impossible, les céréales ne doivent compter que sur la pluie. De là des années entièrement fertiles et d'autres presque improductives. Mais la généralité des plaines du Sud-Ouest comme les vallées du Sebou et de l'Innouen, est à l'abri de la sécheresse grâce à un système d'irrigation, pratiqué par les cultivateurs. Les terrains sont traversés par des canaux et des rigoles qui communiquent entre eux et reçoivent l'eau de la rivière par des procédés hydrauliques qui, bien que très primitifs, donnent de bons résultats.

Les moissons se font actuellement à la serpette et gagneraient naturellement à s'effectuer au moyen de moissonneuses à traction animale surtout dans les immenses plaines du Gharb, de la Chaouïa et de la Doukkala.

Nos colons qui apporteraient leurs conceptions modernes relatives à l'outillage, le fumage et l'irrigation, pourraient donc obtenir, de ces terres exceptionnellement fertiles, un rendement autrement considérable, en les exploitant eux-mêmes.

Ici commencent des difficultés qui sont de deux

sortes : 1° difficulté d'acquérir des propriétés immobilières; 2° impossibilité dans certaines régions d'exploiter directement.

L'acte d'Algésiras reconnaît, comme d'ailleurs le Protocole de Madrid en 1880, que les Européens peuvent acheter partout au Maroc avec l'assentiment du Maghsen. Cet assentiment, très hypothétique, est à peu près impossible à obtenir; aussi ceux qui ont voulu acquérir des terrains en dehors des zones licites, c'est-à-dire, au dehors d'une zone de dix kilomètres autour de chacun des huit ports ouverts, ont dû employer des moyens détournés. En droit, ces moyens seraient contestables en pays organisé, mais en fait, la situation très complexe, qui n'accorde pas au gouvernement local de manifester ses attributions de souveraineté de police et de législation à l'intérieur du pays, permet les procédés actuellement en usage.

Le procédé le plus généralement employé consiste à choisir comme intermédiaire un « censal » indigène. Le censal est, le plus souvent, un Arabe suffisamment riche pour que ses biens constituent une garantie pour l'Européen. Il est soustrait à la juridiction locale ainsi que sa famille et relève de la juridiction consulaire de son patron. Muni de la procuration générale de ce dernier, il se présente chez un « adoul » ou notaire indigène qui dresse un acte « d'oukala », c'est-à-dire un acte de procuration: dès lors le censal agit pour son compte en se conformant aux usages locaux. Le censal remet ensuite entre les mains de son associé

européen les titres de propriété qu'il a acquis.

Indépendamment des difficultés administratives qui, nous le voyons, ne sont pas insurmontables mais demandent une certaine compétence, il en existe d'autres, relatives à la mauvaise foi de l'indigène (qui essaiera par exemple de vendre des titres de propriétés dont il n'est que propriétaire indivis, ou même souvent de propriétés ne lui appartenant pas), qui nécessitent de la part de l'acquéreur beaucoup de prudence et la connaissance de l'indigène.

La propriété une fois acquise le problème est encore loin d'être résolu.

Deux systèmes s'offrent à l'Européen qui fait des tentatives d'exploitation agricole : 1° l'exploitation directe ; 2° l'association avec l'indigène.

L'exploitation directe serait évidemment préférable à tous autres systèmes, mais elle n'est possible que dans les régions pacifiées (et ces régions sont encore peu nombreuses actuellement; il est à noter cependant, que la sécurité qui règne dans l'âmalat d'Oudjda désigne cette province tout entière aux colons désireux de tenter l'exploitation directe de grands domaines). D'autre part, une connaissance assez grande de la langue et des mœurs des indigènes est absolument indispensable pour l'emploi de ce système.

Ces différentes raisons font que le mode d'exploitation le plus généralement employé dans la Chaouïa et les régions voisines est celui de l'association avec l'indigène.

Voici dans ses grandes lignes en quoi il consiste : l'Européen, qui joue ici le rôle de bailleur de fonds, s'entend avec un indigène possesseur d'une terre, lui fournit les capitaux nécessaires à l'exploitation, moyennant une redevance égale au produit de la récolte, diminué d'une part, laissée au cultivateur en rémunération de son travail.

L'association se pratique aussi pour l'élevage.

Ce système, possible dans toutes les régions, sans donner les mêmes résultats que l'exploitation directe, présente cependant de nombreux avantages au point de vue de la sécurité et des loisirs qu'il laisse à l'Européen dont la présence continue n'est pas indispensable et qui doit se borner à des visites de surveillance du domaine. D'autre part l'association peut s'employer concurremment avec l'exploitation directe.

Le colon qui aura un établissement en Chaouïa, par exemple, pourra commanditer des gens de la Douk-kala. De cette façon il pourra entreposer dans son domaine de la Chaouïa, c'est-à-dire à l'abri des risques, puisqu'il est entendu que l'exploitation directe n'a lieu que dans les zones pacifiées, les produits fournis par ses associés. Ces produits conservés là en toute sécurité et avec un minimum de frais lui permettront d'attendre une hausse ou une amélioration des cours.

Ainsi donc, nous le répétons, les difficultés que nous avons signalées ne sont pas insurmontables, puisqu'elles ne nécessitent que de la prudence et la connaissance du milieu ; les résultats qu'on peut at-

tendre de l'application de l'un ou l'autre de ces systèmes d'exploitation agricole ou mieux encore de la combinaison des deux, justifieront certainement une audace dont nos colons ne sont malheureusement pas coutumiers.

CHAPITRE II

LA PROVINCE ALGÉRO-MAROCAINE

L'âmalat d'Oudjda et le Dahra. — Oudjda. — Martimprey et Berkane. — La plaine des Triffas. — Berkane et Martimprey centres de colonisation. — La plaine des Angad. — La culture et l'élevage. — L'Algérie et la question Port-Say. — Nemours. — Les voies ferrées et les routes. — La concurrence espagnole. — Le commerce français dans la région algéro-marocaine.

La région algéro-marocaine (âmalat d'Oudjda) qu'un événement fortuit, l'assassinat du docteur Mauchamps, nous a contraint d'occuper en 1907, est peut-être de tout le Maroc celle qui est appelée au plus grand avenir.

La zone algéro-marocaine s'étend de la frontière algérienne jusqu'à la basse Moulouïa et comprend l'âmalat d'Oudjda et le Dahra.

Il y a là de vastes espaces, où le régime des pluies, sans être aussi brillant que dans l'ouest, est néanmoins aussi abondant que dans la partie occidentale de la province d'Oran. La population y est peu dense,

les terres en friche y sont nombreuses, et les céréales et surtout l'élevage que les Marocains y pratiquent déjà pourront faire l'objet de grandes exploitations privées sur plusieurs milliers d'hectares.

La région frontière susceptible d'être mise immédiatement en valeur se compose de deux grandes plaines séparées par la chaîne des Beni-Snassen : au nord, la plaine des Triffas et au sud, la plaine des Angad, qui n'est autre que la plaine d'Oudjda, c'est-à-dire la grande voie de pénétration au Maroc, elle-même.

L'importance d'Oudjda ne tient actuellement qu'à sa position à l'entrée de la route de Taza, sur le chemin des échanges entre le Maroc et les autres pays musulmans de l'Est. La période d'anarchie qui a longtemps régné dans cette région n'a pas permis à la ville d'acquérir le développement économique auquel elle est appelée, car elle est le centre d'approvisionnement de la contrée. Bien plus, les relations commerciales entre Fez et Oudjda ont complètement cessé. Sous le règne de Moulaï-Hassan, nombreuses et fréquentes étaient les caravanes qui circulaient entre ces deux villes pour les relations avec l'Algérie, mais peu à peu, grâce à l'incurie et à la faiblesse du Maghsen, le trafic se ralentit puis cessa définitivement.

Mais à la sécurité et à la paix que nous avons déjà rétablies partiellement, se joindront l'apport en travail et en capitaux de nombreux colons français et

algériens. Il n'est pas douteux alors qu'Oudjda ne recouvre une prospérité très grande.

La construction d'une voie ferrée, allant de Fez à Oudjda par Taza, porterait à son comble cette prospérité d'une région dont la France occupe actuellement 32.000 kilomètres carrés.

*
* *

Dans la plaine des Triffas, Martimprey, qui est le premier établissement français en territoire marocain, est le centre d'un réseau de routes rayonnant vers Oudjda, Berkane, Marnia et Port-Say. Nous remarquerons en passant que l'amalat d'Oudjda est seul, dans tout le Maroc, à posséder de telles routes aussi remarquables par leur conception que par leur exécution.

Martimprey est un simple village de colonisation, de construction récente, qui, considéré d'abord comme un centre, s'est vu, pour deux raisons, délaisser peu à peu. Le mouvement de colonisation, qui de l'Oranie avait débordé sur le Maroc oriental et s'était, tout d'abord, porté sur Martimprey, s'est ensuite déplacé vers Berkane dont la situation au centre des terres fertiles est, en effet, préférable. D'autre part, les troupes qui séjournaient à Martimprey se sont aussi avancées vers la Moulouïa, enlevant ainsi à ce centre un peu factice un autre élément de prospérité.

Les hôteliers, trop nombreux pour un village en somme, qui s'y étaient établis furent de ce fait plongés dans la consternation. Ces mécomptes, inhérents à tout établissement hâtif et d'importance exagérée, atteindront probablement encore les commerçants qui, trop pressés, agiront sans une extrême prudence.

Le Maroc est un pays trop neuf pour que les centres « commerciaux » y soient d'une stabilité certaine; nous insistons sur le mot « commerciaux » car il est bien entendu que pour les centres agricoles l'audace est au contraire à recommander aux capitalistes qui n'ont pas à craindre de changements dans la nature du sol.

Cependant, malgré la situation actuelle assez désavantageuse, il est fort probable que l'avenir de Martimprey est assuré, grâce aux nombreuses terres arables situées dans les environs et qui seront mises en valeur dès que l'équilibre sera rétabli dans le mouvement de colonisation venu de l'Est. De plus Martimprey est relié à Port-Say par une route de 25 kilomètres dont l'empierrement est à peu près terminé.

Une autre route de 25 kilomètres, empierrée et cylindrée, conduit de Martimprey à Berkane. Cette route, qui a été construite par les « joyeux » des bataillons d'Afrique et qui est certainement à la hauteur de nos routes de France, continue au delà de Berkane et mène à la partie des Triffas où la colonisation est le plus intense.

Berkane et sa région donnent, en effet, une forte impression de vie active et de prospérité. C'est que la plaine des Triffas, qui présente une superficie de 80.000 hectares dont au moins 50.000 sont susceptibles d'être cultivés à l'européenne, est d'une merveilleuse fertilité. Grâce à la nature de son sol alluvial, elle est en outre très bien arrosée, et la proximité de la mer la fait bénéficier d'un climat modéré et humide.

Les arbres fruitiers et les légumes des pays tempérés viennent particulièrement bien, ainsi que les pêchers, les grenadiers, les amandiers, et la plupart des cultures potagères. Cependant la principale culture reste celle des céréales. Les rampes des montagnes et la zone du Sahel se prêtent à un élevage très rémunérateur.

Les colons algériens se sont déjà établis sur plus de 15.000 hectares. Le mouvement de colonisation s'accroît de jour en jour, et d'ici quelque temps on peut prévoir la colonisation complète de la région.

Le mouvement se portera alors au sud dans la plaine des Angad, qui, plus grande encore que celle des Triffas, souffre, il est vrai, du manque d'eau. Elle comprend 200.000 hectares dont 35.000 sont irrigués naturellement, mais dans un avenir rapproché, ce chiffre atteindra 100.000 hectares, grâce à un système employé en Algérie dans la plaine de Marnia, système qui pourra être prolongé de l'autre côté de la frontière.

Mais la richesse de cette région algéro-marocaine ne se borne pas aux productions aussi nombreuses que variées de ces deux plaines. Les plaines du Sud et les hauts plateaux produisent un alfa de qualité très supérieure et particulièrement recherchée. On sait que l'alfa est d'un usage très répandu en industrie et notamment dans la fabrication du papier où il remplace la pâte de bois.

Quant aux troupeaux qui vivent sur ces plateaux (Dahra des Beni-Guill et Haut-Buir), ils sont très nombreux grâce à l'abondance des pâturages, et constitueront l'un des éléments actifs d'une exportation intensive, lorsque l'établissement des voies de communication permettra le complet développement du pays. Déjà à l'heure actuelle 150.000 moutons sont expédiés du Maroc oriental en Algérie et l'on peut compter que la presque totalité de l'exportation est fournie par cette région.

L'exportation par mer étant interdite, les populations de l'Est, favorisées par une sécurité plus grande que partout ailleurs, peuvent exporter leurs moutons en Oranie, mais celles du centre et de l'Ouest ne sauraient y songer, car leurs troupeaux seraient pillés bien avant d'atteindre les régions voisines de l'Algérie.

On voit donc que ce commerce, qui, plus tard, pourra s'étendre aux autres régions agricoles du Maroc, profite actuellement et presque exclusivement à la zone algéro-marocaine ; ce qui ne signifie pas que

son exportation devra se ralentir le jour où la pacification et l'établissement des moyens de communication permettront un commerce général. La proximité de l'Algérie restera toujours un avantage ; d'autre part, il est fort probable que lorsque l'exportation par mer sera permise, les grandes plaines de l'Ouest n'emploieront plus que ce mode de transport pour leur bétail, laissant à l'Est marocain le monopole des entreprises par terre.

Enfin, les moutons des hauts plateaux de la Moulouïa, de race berbère dans toute sa pureté, à laine fine et serrée, d'une rusticité et d'une endurance extraordinaires, feront toujours prime sur les marchés algériens.

L'agriculture et l'élevage sont donc actuellement les éléments essentiels d'une grande prospérité.

Malheureusement, une tension assez aiguë, offrant un caractère de rivalité, se manifeste au point de vue économique entre l'Algérie et l'administration de l'âmalat d'Oudjda. Cette région, nous l'avons dit, est, en effet, la grande voie du commerce marocain, or du côté algérien une tendance trop exclusive à accaparer le transit venant du Maroc vient jeter une légère ombre sur la situation.

L'insécurité et l'absence de moyens de communication avaient, jusqu'alors, obligé les produits marocains à destination d'Oran, à emprunter la voie du Sud des Beni-Snassen dans la plaine d'Oudjda, pour entrer en Algérie par Marnia, d'où ils étaient dirigés

sur Oran. Aujourd'hui que ces motifs n'existent plus, on se préoccupe de la création de voies plus courtes et plus économiques sur la mer.

Il est bien certain que la plaine des Angad et la trouée de Taza serviront toujours à l'établissement du Grand Central : Tunis, Alger, Fez, Casablanca, par Oudjda ; mais il est très juste que les produits marocains comme d'ailleurs les marchandises européennes d'importation cherchent la voie la plus courte pour sortir du Maroc comme pour y entrer.

C'est sur le choix du port que porte le litige.

L'Algérie tient à Nemours qu'une ligne, dont la construction a été votée, réunirait à Marseille. Mais cette voie ne serait pas, de beaucoup, le plus court chemin de l'âmalat vers la mer, elle aurait en outre le défaut d'avoir à traverser le massif du Chaïb-Rasso entre Marnia et Nemours. Aussi, les colons du Maroc oriental préfèrent-ils, à juste titre, le débouché de Port-Say, d'où une ligne se dirigerait vers Berkane, Taforalt, Aioun-Sidi-Mellouk, Taourirt et la Moulouïa.

Cette ligne, qui serait la plus courte et aussi la moins chère, aurait en outre l'avantage de desservir la riche plaine des Triffas. Elle pourrait être doublée d'une seconde, de Port-Say à Oudjda par Martinprey avec prolongement éventuel sur Berguent.

Ce projet, beaucoup plus rationnel, ne semble pourtant pas rencontrer toute l'aide à laquelle il aurait droit, et, bien qu'il soit très improbable que la future

ligne Marnia-Nemours accapare le transit algéro-marocain, le gouvernement général de l'Algérie a décidé la construction d'un port à Nemours. Six millions ont déjà été consacrés à cet ouvrage dont l'utilité est contestable, alors que pour Port-Say, situé comme Nemours en territoire algérien, rien n'a été fait. Et cependant, la force des choses rendra considérable l'avenir économique de Port-Say, tandis que celui de Nemours ne sera que secondaire. Nous constaterons, sans nous y arrêter, qu'un tel état de choses est le résultat de la politique électorale qui, plus encore que dans la métropole, produit en Algérie de semblables effets.

En attendant ces réformes importantes, la prospérité d'Oudjda est liée à l'établissement d'un réseau de bonnes voies carrossables. Nous savons qu'un certain nombre de ces routes, qui font honneur aux autorités civiles et militaires dont elles sont l'œuvre, existaient déjà. Le réseau complet comprendra deux grandes voies parallèles à la mer, l'une au nord, l'autre au sud des Beni-Snassen. La première ira de Marnia à la Moulouïa par Martimprey et Berkane, la seconde, partant aussi de Marnia, desservira Aioun-Sidi-Mellouk, en passant par Oudjda et sera prolongée sans doute jusqu'à Taourirt.

La concurrence, que nous font les Espagnols établis sur la rive gauche de la Moulouïa, donne un caractère d'urgence à cet ouvrage considérable. Nos voisins, favorisés par la position géographique de Melilla et du Cap d'Eau, essayent de faire de ces deux

points les plus rapprochés sur la Méditerranée, de la moyenne Moulouïa la porte d'entrée du commerce européen dans le Maroc oriental. Ils accentuent encore ces avantages en refusant, contrairement aux traités, une barrière douanière marocaine telle que celle établie par nous dans l'âmalat. Il en résulte que le commerce étranger préfère la voie espagnole puisqu'il évite ainsi de payer les droits de 5 % *ad valorem* qu'exige la voie algérienne, et que Melilla tend à devenir le centre d'un vaste commerce de contrebande en même temps que ce port menace, si nous n'y prenons garde, de monopoliser peu à peu le trafic européen du Maroc de l'Est.

A défaut de représentations diplomatiques qui forcent l'Espagne à respecter les traités, le moyen le plus efficace que nous puissions employer pour lutter économiquement contre cette concurrence déloyale est, nous l'avons dit, l'établissement d'un réseau aussi complet que possible de bonnes routes empierrées.

Les voies se dirigeant vers l'Algérie ne pourront que développer le commerce algéro-marocain par les facilités qu'elles offriront au transport des marchandises, et les routes qui se dirigeront vers le Nord concurrenceront avec succès la voie de Melilla.

Grâce aux avantages qu'offriront les routes françaises, et à la réduction des prix de transport qui en résultera, nous pourrons détourner à notre profit le grand courant du commerce entre l'Europe et le Ma-

roc, à condition que le port choisi soit Port-Say. La route Marnia-Nemours présente en effet des désavantages, et vouloir l'imposer au détriment de celle de Port-Say, c'est assurer la prépondérance de la voie de transit espagnole sur la voie française.

Il est bien certain que l'adoption du port de Nemours, de préférence à Port-Say, lui assurerait ainsi qu'à Marnia un important trafic, mais on risque ainsi en favorisant deux localités algériennes de compromettre au profit de nos rivaux l'œuvre si importante que nous avons entreprise au Maroc.

Nul doute que cette dernière considération n'active les travaux en cours. Plus tôt ils seront terminés et plus vite notre influence et nos intérêts s'enracineront dans le bassin de la Moulouïa pour le plus grand bien de notre domination.

Telle est, actuellement, notre position dans la région algéro-marocaine; elle est évidemment satisfaisante, si l'on considère qu'avant l'occupation française cette partie du Maroc comptait parmi les plus troublées. Les terres cependant très fertiles étaient en friche, l'élevage même, qui constituait le principal commerce, était loin d'être aussi florissant qu'aujourd'hui, car les fréquents pillages des troupeaux et l'insécurité des pistes n'incitaient nullement à pratiquer un trafic important.

Complètement indépendante avant 1907, la zone algéro-marocaine est maintenant chérifienne, régulièrement administrée au nom du Maghsen par des

fonctionnaires marocains contrôlés par des officiers et agents français. Des bureaux de postes et télégraphes existent à Oudjda, Berkane, Martimprey, El Aïoun, Taourirt et Berguent; la justice, l'enseignement, l'assistance publique ont été organisés.

Nous le répétons, notre position est ici satisfaisante, il ne tient qu'à nous de la conserver telle et même de l'améliorer. Mais pour cela, d'importants sacrifices, moins de lenteur dans l'exécution des travaux dont nous avons indiqué l'urgence, et la convergence des efforts, sont absolument indispensables.

Quant à l'expansion économique, intimement liée à l'expansion politique, elle est tout entière contenue dans l'exposé précédent.

La culture et l'élevage, impossibles avant la pacification du pays, c'est-à-dire avant l'occupation française, n'ont commencé à prendre un caractère d'extension qu'à partir de cette époque. Cependant, des premières années d'occupation, qui ont nécessairement provoqué une période de troubles, ne date pas le mouvement d'expansion qui est, en réalité, extrêmement récent, et n'a pu se manifester qu'après que l'agitation et la méfiance qui s'étaient emparées des indigènes, ont fait place au calme et à la sécurité. C'est pourquoi, si même il existait des statistiques, établissant le chiffre des importations et des exportations françaises pour cette région depuis 1907, il serait assez difficile de suivre le mouvement des affaires qui, parti de rien ou presque rien, commence seu-

lement, à l'heure présente, à chiffrer d'une façon importante.

A défaut de statistiques concernant le commerce de la France avec l'âmalat d'Oudjda, nous pouvons examiner celles du commerce général de cette province, puis connaissant quels sont les produits français d'importation et d'exportation pour tout le Maroc, en déduire approximativement la part de la France pour la région algéro-marocaine. Il est bien entendu que nous ne devons pas établir cette part comme nous le ferions pour les provinces de l'Ouest par exemple. Il nous faut considérer, en effet, que le mouvement commercial de l'âmalat d'Oudjda, voisin de l'Algérie, est plus que n'importe quelle autre région marocaine, constitué par les transactions françaises, nous n'en voulons comme preuve que ces chiffres datant de 1908 et relatifs au commerce français au Maroc (1).

France et Algérie par mer.....	Fr. 31.795.236
Algérie-Nord par terre	19.442.000

Or, par commerce avec Algérie-Nord par terre nous devons surtout entendre commerce de la région algéro-marocaine et plus particulièrement encore de l'âmalat d'Oudjda.

Ce point réglé, voici en quoi consistent principalement les importations de l'âmalat (2) :

(1) Statistique du Comité des Douanes du Maroc.

(2) Statistique du Comité des Douanes du Maroc (année 1909)

Sucres (première place), avec Fr. 2.241.000

Viennent ensuite :

<i>Vêtements et lingerie</i>	1.396.000
<i>Tissus de coton</i>	1.248.000
<i>Thés</i>	777.000
<i>Farines et semoules</i>	718.000

Les importations de sucres sont toujours, malgré la concurrence étrangère, le quasi-monopole de la France, surtout dans cette région algéro-marocaine, et l'on peut dire que cet article constitue les deux tiers de nos importations.

La France et l'Angleterre sont, à parts à peu près égales, les principaux fournisseurs pour les vêtements et lingerie.

Les cotonnades sont à l'Angleterre ce que les sucres sont à la France, et nous n'arrivons ici que bien loin au second rang.

Pour les importations de thés qui viennent au troisième rang sur cette liste, la part de la France doit être des plus enviables, car, quoique selon toute probabilité, l'Angleterre occupe le premier rang, nous devons certainement la concurrencer dans une large mesure. Il y a une quinzaine d'années, en effet, les exportateurs français n'expédiaient pas une seule livre de thé au Maroc; en 1903, ils en envoyaient pour 50.000 francs, et en 1909, le sixième des importations était fourni par nos commerçants !

Quant aux farines et semoules, elles sont, plus

encore que les sucres, d'importation exclusivement française.

D'autres articles, tels que tabacs fabriqués, vins, café, allumettes, riz, légumes secs, son et fourrages, chaussures, bougies, etc..., figurent encore sur la liste des importations de la province algéro-marocaine. Pour ceux-là et notamment pour les tabacs, les vins, le café et le riz, la part de la France est encore des plus enviables.

Mais c'est surtout dans le commerce d'exportation (commerce pratiqué par des maisons françaises et indigènes de Marnia, Oudjda, Colomb-Béchar, Beni-Ounif, Bou Denib) que les lieux de destination des produits marocains sont éloquents (1). Qu'on en juge :

<i>Moutons</i> : destination, Oranie.....	Fr. 3.459.000
<i>Bœufs</i> : destination, Oranie et France.....	1.144.000
<i>Laines</i> : destination, Oranie et France.....	598.000
<i>Peaux brutes</i> : destin., France et Algérie.	382.000
<i>Peaux, pelleteries</i> : dest., Oranie et France.	536.000
<i>Vêtements et lingerie</i> : destination, Oran...	230.000
<i>Fruits</i> : destination, France et Angleterre ...	121.000

Ainsi donc, sauf pour l'exportation des fruits, aucun nom autre que celui de la France ou de sa colonie d'Algérie ne figure sur la liste des exportations de l'âmalat d'Oudjda ! Cette constatation nous dispense de tout commentaire.

(1) Statistique de M. René Leclerc : *Situation économique du Maroc*.

Il n'est pas douteux, qu'en raison de la sécurité de plus en plus grande que, depuis 1909, nous avons apportée dans l'amalat d'Oudjda, le mouvement d'expansion, qui bien que très récent, y était déjà important, ne soit à l'heure actuelle vraiment considérable.

L'absence de statistiques ne doit pas faire considérer cette affirmation comme une opinion personnelle, car outre que les chiffres cités plus haut, et datant de l'extrême début de l'expansion, n'ont aucune raison de s'affaiblir, au contraire, les renseignements fournis par les commerçants et les voyageurs qui ont étudié la question économique dans cette partie du Maroc, justifient pleinement notre assertion.

CHAPITRE III

LE MAROC SEPTENTRIONAL

Les possessions espagnoles. — Tétouan et la concurrence de Ceuta. — Les importations françaises. — Le marché du sucre et la question des bougies. — Exportations françaises. — Insuffisance des services de navigation entre Tétouan et Marseille. — Tanger. — Insuffisance des services de navigation français. — Les importations françaises. — Les exportations. — Le Gharb et Larache. — Le commerce français à Larache. — Médéhya. — Fez. — Le commerce de Fez. — Nécessité pour les commerçants français d'étudier les goûts des indigènes et de s'y conformer. — Le commerce français à Fez.

Quittant maintenant les rives de la Moulouïa, nous examinerons cette partie du Maroc septentrional qui comprend les ports de Melilla, Tétouan, Ceuta, puis sur la côte de l'Atlantique, Tanger, Larache et les arrière-pays.

Les ports du rivage méditerranéen sont tous, sauf Tétouan, possession espagnole. Nous ne nous y arrêterons donc pas, leur importance au point de vue économique étant pour nous presque nulle. Nous excepterons cependant le premier nommé qui, ces der-

nières années, a vu son trafic augmenter singulièrement grâce à la présence des 35.000 hommes de troupes qui ont occupé la zone de Melilla, c'est-à-dire un territoire qui s'étend du cap Tres-Forcas à l'embouchure de la Moulouïa, sur une superficie de 2.500 kilomètres carrés.

Cette augmentation de trafic n'a porté, naturellement, que sur les importations qui en 1909 ont atteint un chiffre assez élevé. Les principaux articles importés ayant été les « farines et semoules » (1.500.000 kilos) (1), les sucres (1 million de kilos), le riz, les vins, nous voyons immédiatement quelle part importante la France a pu se réserver sur le total de ces importations, puisque les fournitures les plus considérables (farines, semoules et sucres) sont précisément celles dont elle possède le quasi-monopole.

Malheureusement, l'avantage que peut présenter pour nous un accroissement du commerce de Melilla disparaît complètement devant le préjudice que nous cause l'absence d'un régime douanier taxant les marchandises à l'entrée comme à la sortie des possessions espagnoles. Nous avons déjà signalé, d'ailleurs, cette concurrence déloyale qui permet à l'Espagne de détourner à son profit le trafic européen; toutefois, nous voulons espérer que le traité franco-espagnol, dont la signature est imminente, réglera définitivement cette question et mettra un terme à une situation intolérable.

(1) Rapports consulaires.

*
* *

Tétouan, qui est le premier et le seul port ouvert sur la Méditerranée, est certainement de toutes les villes du Maroc celle dont on s'est le moins préoccupé au point de vue commercial.

Longtemps considérée comme une ville morte et sans grand intérêt, Tétouan mérite cependant beaucoup mieux que sa réputation.

Située à 10 kilomètres de la mer sur les bords du Rio-Martin, au pied du Djebel-Dersa, elle compte une population de 30.000 habitants dont 7.000 israélites, le reste composé de Maures pacifiques et de commerçants. Le séjour en est réputé, grâce à l'élégance de la ville, au pittoresque de sa situation entre la mer et les montagnes et grâce aussi à la douceur de son climat qui en fait également la richesse. Il y a, en effet, dans la banlieue très abritée de Tétouan de nombreux et riches vergers, produisant en abondance des oranges, des citrons, des fruits de toute sorte dont la culture rationnelle serait de nature à donner d'intéressants bénéfices. De plus, le palmier nain qui croît sur les rampes des montagnes permettrait l'établissement d'usines pour la fabrication du crin végétal.

Tétouan est aussi le grand centre où de fortes tribus telles que les Ouad-Ras, les Ghemara, les Beni-Has-sen et beaucoup de Rifains, viennent vendre leurs pro-

duits et leurs récoltes, et se ravitailler des objets ou denrées qui leur sont nécessaires : étoffes de tous genres, ajellabalas, tarbouches, babouches, sucre, bougies, thé, articles de quincaillerie, instruments agricoles, etc., etc... Ces tribus vendent leurs fruits, leurs volailles, leurs grains, leurs œufs, exportés pour la plupart vers Gibraltar.

Mais si malgré de tels avantages Tétouan est resté en dehors du mouvement des affaires, il faut reconnaître que l'indifférence des commerçants à son égard était, dans une certaine mesure, justifiée par les inconvénients qui résultent de l'éloignement du port, situé à 11 kilomètres de la ville; les frais de transport étant de ce fait considérablement augmentés. Une route reliant Tétouan à la mer, et probablement terminée à l'heure actuelle, permettra des transports plus rapides et atténuera ainsi ce désavantage.

Quoi qu'il en soit, le commerce de Tétouan, qui depuis de longues années était resté stationnaire, a progressé dernièrement d'une façon très caractéristique, et la France, qui, en 1908, n'occupait que le deuxième rang pour les importations et le troisième pour les exportations, tient aujourd'hui la tête et le deuxième rang pour ces commerces respectifs, et cela malgré les statistiques qui ne nous accordent, pour les importations, que le deuxième rang après l'Angleterre (1).

Mais ceci demande une explication :

(1) Consulate Report. (Foreign-Office — Londres).

Le service des douanes, d'après lequel les statistiques sont dressées, dirigé par des agents européens, fonctionne, il est vrai, aussi bien que possible pour les marchandises importées par mer, malheureusement, le voisinage du port libre de Ceuta, sans frontière douanière entre les deux villes, favorise étrangement l'entrée en contrebande de certains articles.

C'est ainsi que la totalité des envois de soies grèges (de provenance presque exclusivement française) sont débarquées à Ceuta et dirigées ensuite par terre, à dos de mules, sur Tétouan, échappant ainsi, malgré la surveillance exercée par des agents indigènes, à la taxation douanière.

Une source autorisée indique qu'il est entré en contrebande en 1911, pour environ 160.000 francs de soies grèges (1).

C'est ce chiffre de 160.000 francs, qui, ajouté au total de nos importations, nous place au premier rang des nations importatrices.

Si notre importation est satisfaisante pour les soies grèges, celle des sucres a subi une diminution assez considérable, tombant de 134.434 francs en 1910 à 75.241 francs en 1911 (2).

Il faut voir, dans cette diminution, le résultat des grèves de 1911, mais plus encore la hausse du sucre français et les conditions de vente de nos raffineries qui ne donnent pas aux importateurs toutes les faci-

(1) Rapport du vice-consul de France à Tétouan.

(2) Rapports consulaires.

lités que leur accordent les raffineries allemandes et autrichiennes.

Les besoins restant les mêmes, les autres puissances ont importé en 1911 beaucoup plus de sucre qu'en 1910 et cela à notre détriment. L'Allemagne a doublé son commerce et l'Autriche a quadruplé le sien (1). Il serait grand temps d'aviser, car si les raffineries françaises ne réagissent au plus tôt, le marché de Tétouan sera perdu pour nous. Ce serait un grand dommage causé à notre commerce général d'importations, les sucres entrant pour une très large part dans le total de nos importations générales; d'autre part, le mouvement d'expansion, qui commence seulement à se manifester à Tétouan, et qui doit encore s'accroître, en donnant plus d'importance au marché, rendrait nos pertes considérables.

Il faut donc espérer que les intéressés sauront comprendre l'urgence des mesures à prendre pour éviter une telle éventualité, et que, plus perspicaces que les fabricants de bougies, ils conserveront la majeure partie des importations qui avaient jusqu'ici fait notre supériorité.

Les fabricants de bougies, malgré les indications maintes fois répétées de nos agents consulaires, ont en effet laissé échapper ce marché qui compte parmi les plus importants. Et ceci, non seulement pour Tétouan, mais pour toutes les villes commerçantes du Maroc.

(1) Rapports consulaires.

Il y a une vingtaine d'années, alors que les Marocains usaient de la bougie de stéarine, Marseille était à peu près l'unique fournisseur de cet article. Mais du jour où la bougie de paraffine a été prisée par les indigènes, celle de stéarine a complètement disparu du marché et les produits anglais de paraffine ont été inconcurrençables. La paraffine, comme matière première, payait, en effet, des droits d'entrée importants en France, et il était matériellement impossible pour les usines françaises de lutter contre la fabrication anglaise utilisant de la paraffine franche de tout droit.

Mais il y a quelques années, une loi a autorisé l'importation, en franchise, de la paraffine en France, à condition qu'elle soit réexportée à l'étranger une fois industrialisée.

Il était donc, dès lors, très facile à nos fabricants de produire à des prix équivalents, sinon inférieurs, des articles similaires aux articles anglais. C'est le contraire qui est arrivé, et nos importations qui ont diminué d'année en année sont aujourd'hui insignifiantes.

Les fabricants français, et c'est là un reproche qu'on peut toujours leur adresser, ne tiennent pas suffisamment compte des goûts et des préférences des Marocains. Les considérations de prix passent, en effet, chez l'indigène, avant celles de qualité; c'est bien pourquoi, d'ailleurs, nos bougies qui sont incontestablement meilleures que les bougies anglaises, ont été délaissées pour ces dernières. D'autre part, le Ma-

rocaïn étant très traditionaliste il est extrêmement difficile de lui faire accepter des articles de forme et de dimensions autres que celles auxquelles il est habitué. Le type de bougie anglaise adopté par les indigènes aurait donc dû servir de modèle aux fabricants français; mais ceux-ci se sont toujours refusés jusqu'à présent à créer un type spécial pour le Maroc. Dans ces conditions on ne devra pas s'étonner qu'un tel entêtement, vraiment incompréhensible, ait réduit notre importation à Tétouan pour l'année 1911 au chiffre de 200 francs, tandis qu'une maison hollandaise qui n'avait jamais vendu une seule bougie dans la ville, créait ce type spécial et en importait la même année pour 28.829 francs (1).

Or, si nos fabricants avaient voulu se rendre à l'évidence et faire un effort, ils seraient les maîtres du marché des bougies, car il faut bien le dire, à prix égaux, c'est toujours aux produits français que les Marocains donneront la préférence.

Mais si notre importation est infime en ce qui concerne les bougies, nous continuons par contre à être les seuls importateurs de farines et semoules avec un chiffre moyen de 125.000 francs. Pour les farines fabriquées sur place, c'est également la France qui tient le marché, la seule minoterie existant à Tétouan est, en effet, une minoterie française créée en 1909 et en pleine prospérité actuellement.

(1) Rapports consulaires.

Nous sommes également en augmentation pour les autres articles d'importation : vins, fer, thés, savons, ciments et chaux, etc...

Les cotons eux-mêmes ont donné une augmentation, passant de 6.732 francs en 1910 à 10.811 francs en 1911 (1).

Notre position commerciale est donc, malgré ce qui a été dit pour les sucres et les bougies, très satisfaisante ici, et les futurs besoins de Tétouan créeront encore de nouveaux débouchés à nos produits, le jour très prochain où la situation du pays changera, où la population européenne augmentera : une assez grande quantité de matériaux de construction, fer, ciments, plâtres, carreaux, chaux hydraulique, bois, etc..., seront indispensables à l'édification, en ville, des maisons nécessaires pour loger les nouveaux habitants.

Mais ici encore, il n'y a pas de temps à perdre si nous ne voulons pas nous laisser devancer.

Tétouan ne possède aucune industrie, sauf la fabrication des babouches, exportées en Algérie et en Egypte, et la sparterie dont le principal débouché est Oran. Mais en revanche, au point de vue agricole, les produits sont nombreux qui sont exportés vers l'Angleterre par Gibraltar, et vers l'Espagne par Algésiras et aussi Gibraltar. Le présidio espagnol de Ceuta en consomme également une grande partie, et l'on peut

(1) Rapport du vice-consul de France à Tétouan.

dire que, pour l'alimentation, Tétouan est le grand centre de ravitaillement de Ceuta.

Les exportations pour la France portent sur la cire, les œufs, la graine de lin, les babouches, les amandes, et c'est l'exportation de l'ensemble de ces produits qui l'a classée en 1911 au deuxième rang, après l'Espagne (qui tient la tête grâce à de nombreuses expéditions de bœufs), avec un total de 64.997 francs contre 36.356 francs en 1910 (1).

Il ne nous paraît guère possible de distancer l'Espagne dont les exportations se sont élevées en 1911 à 535.975 francs (2). Mais, tel qu'il est, ce commerce nous donne une agréable satisfaction et nos efforts devront plutôt se tourner du côté des importations.

Outre ce qui a été dit plus haut, des communications fréquentes entre Tétouan et la France contribueraient puissamment à accroître l'extension de notre commerce.

A l'heure actuelle, Tétouan est desservie : 1° par un vapeur de compagnie française (Marseille, Tanger, avec escales à Oran et Melilla) qui ne touche Tétouan qu'à l'aller tous les quinze jours; 2° par un petit vapeur d'une compagnie anglaise de Gibraltar, venant de Tanger tous les huit jours. Ce dernier service est souvent interrompu; le manque de fret et le mauvais temps empêchent parfois le navire de venir jusqu'à

(1) Rapport du vice-consul de France à Tétouan.

(2) Rapports consulaires.

Tétouan, et le commerce local est alors privé pendant des semaines de toutes communications.

Si une ligne française, quelle qu'elle soit, desservait chaque semaine Tétouan, régulièrement tant à l'aller qu'au retour, mais surtout à l'aller, outre les bénéfices certains qu'elle réaliserait (car les transactions commerciales sont importantes entre le Rif et l'Algérie, et important aussi le mouvement des voyageurs entre Tétouan, Oran et Melilla et vice-versa), elle serait d'un précieux secours pour notre commerce et notre industrie. En effet, les commerçants marocains qui s'adressent actuellement à l'Angleterre (Gibraltar) parce que ses vapeurs touchent ce port avant de venir à Tétouan, et qu'ils peuvent ainsi recevoir rapidement leurs marchandises, ces commerçants, certains de recevoir leurs commandes presque aussi rapidement de France, n'hésiteraient pas à acheter leurs marchandises dans notre pays.

Il faut espérer qu'à défaut d'une compagnie, un armateur comprendra l'intérêt qu'offrirait la création, entre Tétouan et la France, d'une ligne régulière que l'importance de nos intérêts justifierait amplement.

*
* *

Arrivons maintenant à Tanger, la capitale diplomatique et la grande porte du mouvement économique du Maroc. Sa situation, à l'entrée du détroit de Gi-

braltar, cette voie stratégique du commerce international que la rivalité des peuples a si souvent marquée de son empreinte, lui donne une importance très particulière.

Tanger est de tous les ports marocains celui qui est le plus fréquenté par la navigation, non pas cependant, que le mouvement commercial y soit le plus intense, mais parce que c'est surtout un port d'escale, et cette spécialité que la ville doit à sa position sur le passage de l'Europe du Nord vers l'Orient et l'Extrême-Orient, tend de plus en plus à s'affirmer.

Deux lignes régulières desservent le Maroc avec escale à Tanger : ce sont la Compagnie de navigation mixte (Cie Touache) et la Compagnie de navigation marocaine. La première, qui reçoit une subvention trop faible, assure un service hebdomadaire entre Marseille et Tanger, par Oran, avec escales à l'aller ou au retour, de Beni-Saf, Nemours, Melilla, Tétouan, Gibraltar et Malaga. Une subvention plus élevée permettrait à cette compagnie d'employer des navires plus modernes et plus confortables que les cargos actuels.

La Compagnie de navigation marocaine (Cie Paquet) assure trois services réguliers : l'un bi-mensuel entre Marseille, Tanger, Casablanca et les ports du Sud, sans horaire fixe à partir de Casablanca; l'autre supplémentaire entre Marseille, Gibraltar, Tanger, Larache, Rabat et Casablanca; le troisième, hebdomadaire, entre Oran, Tanger et Casablanca.

Cette compagnie, qui assure nos relations maritimes entre Marseille et le Maroc depuis 1843, draine, grâce à la souplesse de ses horaires, un important trafic, et les chiffres de nos rapports économiques avec le Maroc lui sont dus en partie. Aucune subvention ne lui est attribuée. Mais vu les lourdes charges qu'imposent à notre marine les lois sur l'inscription, il est à souhaiter que cette omission soit réparée, car une subvention suffisante permettrait à la Compagnie Paquet d'installer un service rapide entre Marseille, Tanger et Casablanca avec des navires de fort tonnage possédant tout le confort moderne.

Une ligne française pourrait ainsi concurrencer les paquebots anglais, allemands et hollandais qui font escale à Tanger. Une telle réforme est urgente et serait particulièrement profitable à nos intérêts et à notre influence.

Deux compagnies algériennes assurent des services irréguliers de cabotage entre Oran, Melilla, Tanger et Casablanca.

La concurrence maritime internationale est très vive ici, car nombreux et confortables sont les navires anglais, allemands, espagnols et italiens qui, sans il l'est vrai, avoir de destination marocaine, desservent Tanger. A ces paquebots rapides et bien aménagés des compagnies anglaises et allemandes, nous n'avons à opposer, comme on vient de le voir, aucun navire français susceptible d'entrer en concurrence.

Ici, plus encore qu'à Tétouan, l'importance de nos

intérêts justifierait la création d'une ligne analogue au moins à celle d'Alger-Marseille. Elle aurait certainement une heureuse répercussion sur nos affaires et nous serions rapidement récompensés des sacrifices consentis. Il importe beaucoup que notre pavillon se montre dans les ports marocains et à Tanger particulièrement qui est destiné, lorsque la construction de son port sera chose réglée, à remplacer Gibraltar.

Mais l'état encore primitif du Maroc, son outillage économique très rudimentaire, morcèlent son littoral, et les provinces qui en dépendent, en zones naturelles qui concentrent leur commerce d'importation et d'exportation sur des rades foraines où l'accès par terre ne se fait généralement que par de mauvaises pistes, où l'accès par mer est difficile en hiver et où les opérations sont toujours compliquées ou coûteuses. Une transformation administrative et économique centraliserait vers deux ports, trois au plus, la réorganisation moderne qui drainerait vers les villes favorisées la majeure partie du trafic extérieur, tandis que les autres localités ne conserveraient, pendant longtemps, que le rôle secondaire de ports régionaux.

Il semble que par leur situation, et pour des considérations d'ordre politique et économique, Tanger et Casablanca doivent être ces deux ports favorisés.

Mais, en attendant les travaux publics qui leur donneront de véritables ports et qui les rendront têtes de ligne de routes empierrées et de chemin de fer, ces deux villes, et surtout Tanger, continueront à subir,

comme les six autres ports ouverts, les fluctuations des récoltes annuelles, et le rang qu'elles occuperont, tant à l'importation qu'à l'exportation, dépendra de ces fluctuations.

On remarque, en effet, que Tanger n'a jamais, depuis 1905, occupé le même rang vis-à-vis des autres ports marocains.

En 1905, Tanger venait au troisième rang après Casablanca et Mogador; en 1906, il suivait de près Casablanca (qui était au premier rang) et précédait Mogador; en 1907, au contraire, il occupait la deuxième place après Mogador, mais avant Casablanca, et en 1908, tombait au quatrième rang, après Casablanca, Mogador et Mazagan. Depuis, Tanger s'est relevé; en 1910, nous le retrouvons au second rang, après Casablanca, avec un commerce total de 16.450.791 francs contre 13.803.751 francs en 1908 (1).

Les années de bonne récolte ne favorisent que les ports de Larache, Casablanca, Mazagan, Safi et Mogador qui sont les débouchés de régions agricoles. Quand, au contraire, les années sont médiocres ou mauvaises, les exportations de ces ports subissent une forte diminution et Tanger tend de nouveau à reprendre le deuxième rang, sinon le premier.

Mais, quel que soit le rang occupé par Tanger au cours de ces dernières années, la France y a maintenu son commerce à une excellente place et nos importations y

(1) *L'Indicateur marocain.*

sont de plus en plus satisfaisantes. Ce commerce porte principalement sur : les sucres, dont nous fournissons la majeure partie, et qui viennent au second rang des importations générales; les soies grèges, d'une consommation de plus en plus importante dont nous avons le monopole; les soieries fournies presque exclusivement par Lyon; le café, les vins, les meubles, les vêtements confectionnés, les allumettes.

Bien que pour le commerce général de Tanger nous arrivions au premier rang; nous n'occupons que la seconde place pour les exportations. L'Angleterre nous distance grâce à d'énormes quantités d'œufs qui lui sont expédiées, notamment aux environs de la Noël. Nous achetons à Tanger d'importants stocks de peaux de bœufs et de peaux de chèvres qui constituent, avec la cire brute, nos principales exportations.

L'industrie française est bien représentée à Tanger; elle y occupe même la première place, mais il est nécessaire pour qu'elle la conserve que de nouveaux capitaux et de nouvelles entreprises n'hésitent pas à venir s'engager dans le pays.

Si la ville de Tanger est appelée par sa position à un grand avenir, il ne semble pas en être tout à fait de même pour son arrière-pays qui ne se prête guère à des tentatives d'exploitations agricoles comme dans l'amalat d'Oudjda ou en Chaouïa. Toutefois l'association agricole et quelques cultures directes (jardinage) sont pratiquées autour de Tanger par des Français et des Espagnols, et l'on est unanime à reconnaître que,

si de petits domaines de 100 à 200 hectares pouvaient se constituer dans la banlieue de Tanger, ils ne tarderaient pas à acquérir une grande valeur à cause de la proximité de la capitale diplomatique du Maroc. Mais ici encore, la plus grande hâte serait nécessaire, car la construction d'une future ville européenne à Tanger, a engagé les spéculateurs à accaparer les terrains autour de la ville, et ces spéculateurs ont donné aux indigènes de la banlieue une idée fausse de la valeur réelle de leurs terres disponibles, de sorte que ces indigènes commencent à afficher des prétentions un peu excessives.

Par contre, les acquisitions faites avant les spéculations ont été réalisées dans des conditions particulièrement avantageuses, et appartiennent, en majorité, à des Français.

Ainsi donc, au point de vue des échanges comme au point de vue de la valeur immobilière (la taxe urbaine fait en effet constater que le capital immobilier est de beaucoup le plus important de tous les capitaux européens et qu'il égale presque le capital immobilier marocain) la France arrive au premier rang.

Il est indispensable que nous conservions ce rang, car, étant donné le caractère essentiellement international de Tanger, il importe pour la France que nulle influence étrangère n'y devienne prépondérante; pour cela le plus sûr moyen est d'y développer la nôtre.

A ce point de vue, la situation est assez satisfaisante

pour le moment, mais nécessitera de notre part une grande vigilance si nous ne voulons pas nous laisser supplanter; le Maroc subissant par la force des choses et dans l'intérêt du progrès général, l'impulsion régénératrice de la France, il ne faut pas, nous le répétons, sous aucun prétexte, que Tanger échappe à notre influence économique et morale.

*
* *

Nous avons vu que l'arrière-pays de Tanger ne se prêtait que très peu aux exploitations agricoles. Il n'en est plus de même lorsqu'on s'avance vers le Sud, et nous trouvons avec le port de Larache un hinterland d'une très grande richesse : le Gharb, constitué par des plaines extrêmement fertiles qui s'étendent sur la rive droite de l'oued Sebou, entre cette rivière et El-Ksar-el-Kébir. C'est d'ailleurs dans ce pays que les Anciens avaient situé le jardin des Hespérides, producteur de pommes d'or. Mais, si de nos jours les pommes d'or ont disparu, du moins la merveilleuse fertilité de la terre permet-elle encore aux agriculteurs des récoltes d'une richesse égale.

A défaut d'une vaste superficie cette région est, en effet, considérée par beaucoup comme la plus riche du Maroc au point de vue agricole, car l'épaisseur d'humus y est considérable et l'eau très peu profonde. En outre, la proximité de l'oued Sebou et d'autres

cours d'eau permettrait une irrigation facile. L'élevage des moutons, de race très voisine du mérinos, est également une source de richesse pour la région.

L'extension vers le Nord de l'occupation française aura pour conséquence d'y faciliter l'achat des terres, mais des Français hardis et entreprenants, il y en a déjà plusieurs, qui ne craindront pas, malgré les difficultés passagères, de s'établir dans cette région du Gharb, ne manqueraient pas, sans doute, d'y fonder des établissements prospères.

Larache est le débouché d'un tel pays.

C'est une ville de dix à douze mille habitants dont environ 3.000 juifs et 150 Européens, qui ne tient son importance que de la proximité du Gharb. C'est un port à barre de même que Safi et Rabat, et les inconvénients qui en résultent sont cause que Larache qui, avec Tanger, se partage le commerce de Fez, et se trouve être en outre, le débouché d'une région agricole très riche, n'arrive qu'au cinquième rang pour le commerce maritime total du Maroc.

La côte particulièrement inhospitalière ici, interdit, en effet, très souvent aux navires soit de débarquer, soit d'embarquer les marchandises; il arrive même assez fréquemment que ces marchandises, entassées sur le quai en attendant d'être chargées, s'avarièrent et deviennent inutilisables. Les céréales qui forment la grosse partie des exportations souffrent particulièrement de cet état de choses, auquel cependant il n'est guère facile de remédier; et il est bien à

craindre que le port de Larache ne tire aucune amélioration pratique des six millions que l'Allemagne y dépense en vertu d'un contrat avec le Maghsen.

Le commerce de Larache avec la France est néanmoins assez important, mais sans tendance très marquée à l'amélioration. Nous occupons le second rang pour les importations; l'Angleterre nous distance avec ses cotonnades de Manchester dont Fez absorbe la plus grande partie. (Fez, nous le savons, est ravitaillé par Larache, qui est la principale rade de transit pour son commerce.)

Par contre, nous tenons ici la tête avec un pourcentage de 45,85 0/0 pour les exportations, qui, en 1910, se sont élevées à 2.946.036 francs (1).

Malgré cette situation assez avantageuse, il est à souhaiter qu'étant donnée l'importance économique du Gharb et celle de Fez, Larache, qui est le débouché de l'un et la principale rade de transit de l'autre, soit abandonné au profit d'un autre port ne présentant pas les mêmes graves inconvénients qui s'opposent à ce que Larache devienne le port dont le Nord marocain a besoin pour ne pas dépendre uniquement de Tanger. Car il faut qu'un port de « zone française » puisse soutenir victorieusement la concurrence de Tanger pour le commerce de la région de Fez.

Casablanca paraissant trop excentrique on a songé à Médéhya.

(1) Rapport de M. Paul Deschanel sur le budget des Affaires étrangères.

Située à l'embouchure du Sebou dont la navigation est possible pendant presque toute l'année (avec un matériel spécial, du moins en aval du confluent de l'Ouergha), Médéhya est le seul port de la côte Ouest (dans sa partie Nord) où des navires d'un millier de tonnes puissent franchir la barre et débarquer en eau calme leur cargaison : au lieu d'être obligés de rester mouillés au large dans la perpétuelle dépendance des barcasses que l'état de la mer peut obliger à tout moment à rentrer, ils n'ont qu'à profiter d'un instant favorable pour passer la barre et entrer dans le fleuve.

La volonté des intérêts particuliers de profiter de ces facilités immédiates vient d'ailleurs de décider le gouvernement du protectorat à ouvrir Médéhya au commerce européen.

Plus tard la voie ferrée n'aurait qu'à couvrir 170 à 180 kilomètres pour relier ce port à Fez : aucun point de la riche plaine du Sebou ne se trouve à 100 kilomètres de Médéhya. Ce sont là bien des avantages naturels que les intérêts qui vont se créer à Médéhya travailleront énergiquement à faire consolider, et dont la France, nous l'espérons, ne sera pas la dernière à profiter.

Si donc dans un avenir rapproché, Médéhya pouvait remplacer Tanger et surtout Larache, il serait enfin possible de se rendre compte du mouvement commercial de Fez, et aussi de suivre l'évolution de ce mouvement qui a jusqu'ici échappé à tout contrôle, et qu'on ne peut apprécier actuellement qu'en considé-

rant celle qui s'est manifestée à Larache, Tanger et aussi sans doute dans l'âmalat d'Oudjda, où les échanges avec Fez ont recommencé depuis que la sécurité est devenue plus grande.

Nous avons, à ce point de vue, examiné cette région et ces deux ports, nous n'y reviendrons pas, nous nous bornerons à une étude du commerce et de l'industrie dans la capitale du Nord; et l'importance de ces deux facteurs du mouvement économique nous fera alors comprendre que la prospérité et l'expansion économique que nous avons signalées dans les ports du Maroc septentrional sont dus, en grande partie (et notamment pour Tanger qui n'est le débouché d'aucun arrière-pays assez riche pour justifier du chiffre considérable de ses importations et de ses exportations), au trafic de Fez.

Car cette capitale, qui, au point de vue intellectuel, a longtemps dormi du profond sommeil de l'Islam, s'est conservée réellement active au point de vue économique; cette activité s'est naturellement augmentée depuis l'occupation française, mais déjà auparavant, elle vivait d'un véritable courant d'affaires. Elle se distingue, en cela, de la plupart des cités musulmanes dont la décadence économique a suivi de près la déchéance administrative.

A Fez, tout citoyen est en principe un commerçant, or la population dépassant 400.000 âmes, on juge par ce chiffre quelle peut être l'importance du mouvement des affaires.

Avant d'étudier en détail ce mouvement, nous remarquerons que si, dans bien des cas, la France n'occupe pas le meilleur rang, la faute en revient à nos commerçants qui ne tiennent pas assez compte des désirs des « Fasis » (négociants de Fez). L'esprit de tradition caractérise, en effet, tout particulièrement le Marocain de Fez, et la clientèle a, ici, ses préférences bien nettes, quelquefois puériles, mais que les fournisseurs ne devraient pas chercher à contrecarrer; elle exige un emballage déterminé, un poids défini et invariable; les bougies, les paquets de savon, les paquets de thé doivent avoir un aspect qui plaît à la clientèle, et point d'autre.

Il est absolument indispensable pour les fabricants qui désirent écouler leurs produits à Fez de se procurer au préalable des échantillons d'articles fabriqués par l'industrie indigène, ainsi que des échantillons d'objets de provenance européenne en usage dans le pays. Ils devront ensuite les imiter le plus possible et essayer de fabriquer meilleur marché, ne pas viser à faire solide et durable, mais seulement clinquant et d'apparence résistante.

Fez, ville d'importation et d'exportation, entretient d'une part des relations avec les différentes régions du Maroc, et d'autre part avec un certain nombre de nations européennes et de pays nord-africains (Algérie, Sénégal, Tunisie, Egypte).

Les relations avec les nations européennes, les seules qui nous intéressent, se font à l'aide d'un com-

missionnaire (juif ou musulman à défaut d'un Européen) qui reçoit les commandes, les communique, s'occupe du paiement des marchandises, etc...

Souvent aussi, le Fasi a aussi lui-même son commissionnaire européen dans un grand port d'Europe (à Marseille, par exemple). C'est cet intermédiaire qui se charge de se procurer les commandes et de les faire parvenir, par jamais un commerçant de Fez ne s'adresserait directement à une fabrique : ce n'est pas la règle et il ne veut avoir affaire qu'à un correspondant local, ou à une maison de commission.

Les affaires peuvent donc être facile et correctes; nos importantes maisons d'exportations sont bien représentées à Fez, et plusieurs de celles qui ont leur agence principale à Tanger ont également des représentants dans la capitale.

D'autre part, les négociants de Fez sont en général honnêtes. Chez eux, les paiements sont assez lents car la plupart des petits détaillants qu'ils fournissent ne paient qu'après la vente, mais les faillites sont rares. Plusieurs d'entre eux ayant passé une partie de leur existence à Manchester ou à Marseille, comme courtiers ou comme associés, possèdent une remarquable expérience des questions commerciales.

Le crédit, qui joue un grand rôle ici, peut donc être accordé assez facilement, car l'industrie du pays étant rudimentaire sur bien des points, en décadence sur d'autres, les commerçants sont tous plus ou moins tributaires de l'industrie européenne et ont intérêt à

soutenir leur réputation d'honnêteté, sous peine de se voir refuser les commandes par leurs fournisseurs.

Nous ne nous attarderons pas à une nomenclature des marchandises d'importation française. Nos importations sont à peu près les mêmes pour tout le Maroc, et la richesse des récoltes apporte, seule, une légère variante dans leur nature. C'est ainsi que les années de bonne récolte favorisent l'importation des soies grèges, tissus de soie et tous les articles de luxe, et nuisent à celles des farines et semoules. Le contraire se produit pendant les mauvaises années.

Nous dirons seulement que nos négociants pourraient, s'ils le voulaient, faire de nouveaux progrès et donner à la France le premier rang qu'occupe l'Angleterre.

A Fez, comme ailleurs, nos produits sont appréciés et recherchés, on leur reproche seulement de ne pas se conformer aux goûts spéciaux et traditionnels des habitants de la ville et des environs, et de coûter trop cher, ce qui pour le Fasi est un grand défaut, même lorsque l'article est de qualité supérieure.

C'est ainsi que l'importation des draps dont nous fournissions autrefois la majeure partie, nous échappe depuis que les draps anglais, mais surtout allemands et suisses nous ont fait une rude concurrence. Nos fabricants pourraient regagner le terrain perdu s'ils consentaient à livrer⁹ des draps moins bons et meilleur marché, légers comme de la flanelle de mauvaise qualité, mais très prisés par la petite bourgeoisie de

Fez; ce qui ne les empêcherait pas de continuer à fournir leurs draps de bonne qualité estimés par la clientèle aisée. De même, certains tissus de soie, foulards, satins, mousselines de soie, sont imités par les Allemands qui leur substituent des étoffes de coton cylindrées. Ces imitations, très grossières pourtant, trompent l'indigène qui n'hésite pas devant un prix qui lui semble avantageux et délaisse nos tissus de bonne qualité. Là encore, comme pour les draps, et sans cesser pour cela l'importation du bel article, il nous serait facile de satisfaire le Fasi dans son goût pour le bon marché.

Les commerçants français peuvent donc trouver à Fez les meilleurs débouchés pour leurs produits; ils ne doivent pas oublier que cette capitale n'est pas seulement un centre d'approvisionnement régional, mais aussi le point de rencontre de toutes les grandes voies de communication du Nord du Maroc : la route de Melilla au Gharb par le Rif, celle du Tafilelt et des Bérabers avec le Nord, enfin et surtout la vallée de l'Oued-Innaouen, qui fait communiquer le Cherg et par conséquent l'Algérie avec l'Ouest et le Sud marocain. De sorte que, lorsque les réformes nécessaires auront rendu aux routes et aux parcours toute la sécurité indispensable, le commerce de Fez, déjà significatif, prendra l'importance que lui assure la position unique de cette ville au Maroc."

La France, l'Égypte, l'Algérie, la Tunisie, la Tripolitaine, l'Espagne et l'Inde sont les seuls pays

étrangers où Fez exporte directement des produits locaux concentrés sur son marché. En Europe, seules la France, l'Angleterre et l'Espagne reçoivent des exportations de Fez.

La France tient de beaucoup la tête dans cet ordre d'affaires.

Nos exportations portent principalement sur les peaux de chèvres, le cuir de bœuf, les laines brutes, le poil de chèvre, la cire vierge. Les peaux de chèvres, dont la presque totalité est embarquée à Tanger pour Marseille, ne sont pas toutes destinées à la France. Il est bon de remarquer, en effet, qu'une assez grande partie de ces peaux ne passent à Marseille qu'en transit et sont de là dirigées soit sur Gênes, soit sur l'Amérique du Nord.

L'extension du commerce d'exportation, qui est naturellement subordonné à un progrès nécessaire dans les moyens de communication et les facilités de transactions, nous réserve donc encore les plus grands avantages. Nous devons, par conséquent, redoubler d'efforts pour faire du Maroc, et de Fez en particulier, un de nos principaux marchés de ravitaillement.

Dans cet ordre d'idées, les plus belles espérances peuvent être fondées sur Fez qui possède au point de vue industriel une richesse naturelle qu'on ne trouve nulle part ailleurs dans les autres villes du Maroc : ce sont ses eaux courantes et abondantes, qui ne tarissent jamais et dont la force motrice, aménagée suivant les procédés de l'industrie moderne, donnera

naissance à une série d'usines et de manufactures, sources nouvelles d'articles d'exportation. Cette situation géographique permet d'assurer à Fez un avenir important parmi les plus grandes cités d'exportation.

L'occupation française qui, depuis 1907, a transformé dans une certaine mesure le régime économique en même temps que le régime politique, a aussi facilité à nos nationaux les efforts individuels.

Ces efforts qui, certes, représentent des sacrifices, ne doivent pas s'arrêter à un demi-succès, et une grande persévérance est ici indispensable à l'heure où tant de convoitises se portent sur le pays.

CHAPITRE IV

LA CHAOUIA ET CASABLANCA

La Chaouïa. — L'agriculture en Chaouïa. — Rabat. — Importations et exportations françaises. — Casablanca. — Son développement économique. — Etat actuel de la région et du port. — La question du logement. — Les mesures à prendre.

La région marocaine qui attire et attirera toujours plus encore l'attention des Français est, sans conteste, celle de Casablanca et de la Chaouïa.

Cette préférence, qui est actuellement très justifiée par la sécurité que nos troupes y ont établie, l'est aussi et le sera toujours par la grande richesse du pays. Cette richesse, constituée par la fertilité des terres, assure, en effet, à cette région privilégiée une prospérité durable que l'avenir ne peut qu'augmenter.

La Chaouïa forme un vaste parallélogramme limité au nord par les confédérations insoumises des Zaers et des Zemmours, à l'est par le Tadla et les Beni-Meskine, au sud par l'Oum-er-Rebia et la province de Doukkala, à l'ouest par l'Atlantique.

Sa superficie atteint environ 14.000 kilomètres carrés dont la majeure partie se compose de plaines cultivées. La superficie totale de la province où notre pénétration a fait régner l'ordre, se chiffre par 1.031.000 hectares dont 367.410 cultivés.

La richesse de la Chaouïa provient de la fertilité de ses terres qui sont de deux catégories : les « tirs », ou terres noires, analogues aux « tchernoziom » de Russie, sont des terres lourdes et argilo-calcaires, la couche très étendue est peu épaisse à certains endroits où elle ne dépasse guère 20 à 30 centimètres, à d'autres, par contre, comme au Boucheron par exemple, elle atteint 1 m. 50; mais ce dernier cas est plutôt rare. Cette pellicule repose sur une carapace calcaire très dure de 5 à 10 centimètres d'épaisseur et portée elle-même par une couche de tuf calcaire très profonde.

Ces « tirs » sont de beaucoup les terres les plus productrices du pays.

L'autre catégorie est composée d'une terre rouge, légère, argilo-sablonneuse, favorable elle aussi à la culture. Sa composition est beaucoup moins uniforme que celle des « tirs » et tantôt elle revêt la plasticité des argiles latériques du Soudan, tantôt elle paraît tirer son origine de la désagrégation des roches gréseuses, parfois, enfin, elle repose sur la carapace calcaire si caractéristique dont il a été question plus haut.

Les indigènes ont naturellement mis en culture les terres les plus riches, les « tirs », n'utilisant les au-

tres que comme pâturages. Il en est résulté une classification particulière de la propriété. Les terres cultivables sont morcelées en propriétés individuelles et les pâturages sont collectifs. Les premiers occupent le centre du pays, alors que les autres sont situés dans la zone du littoral ou Sahel.

L'ensemble des conditions géologiques et climatériques qui régissent la Chaouïa est extrêmement favorable à la culture. L'eau n'est pas à une grande profondeur et le climat plus humide que dans le reste de l'Afrique du Nord. C'est, en effet, un climat océanien, où les vents d'ouest dominant, apportant avec eux une température plus maritime et un régime de pluies plus abondant qu'en Algérie.

Grâce à ces conditions extrêmement favorables à l'agriculture, on peut obtenir deux récoltes de céréales par an, sur la même surface, dont les rendements moyens sont toujours remarquables.

Pour un hectolitre de semence, on a compté les résultats suivants : orge : 21 hectolitres; blé : 13 hectolitres 30; pois chiches : 8 hectolitres; maïs : 90 hectolitres; fèves : 34 hectolitres; fenu-grec : 12 hectolitres 40; coriandre : 23 hectolitres; lin : 9 hectolitres; millet : 25 hectolitres; sorgho : 100 hectolitres.

En avril 1912, à Casablanca, les prix ayant été pour 100 kilogrammes, de 15 pesetas hassani (5 pesetas hassani font 3 fr. 35) pour l'orge; 21 p. h. pour le blé; 44,2 p. h. pour les pois chiches; 41 p. h. pour le maïs; 16 p. h. pour les fèves; 40 p. h. pour le lin; on voit

par ces chiffres quelle excellente affaire représente l'agriculture en Chaouïa (1).

Sur les 24.469 hectares qui y sont cultivés, 15.704 appartiennent à des Français, d'après le recensement qui doit être un peu inférieur à la réalité, car à l'heure actuelle ce chiffre a constamment augmenté, de même que celui des colons français qui s'élève, dit le recensement, à 127 pour un total de 201 colons établis à l'intérieur.

L'élevage, qui est avec l'agriculture le principal élément de richesse de la Chaouïa, porte en majeure partie sur les bœufs et les moutons. Le recensement de 1911 donnait les chiffres suivants : bœufs : 91.613 ; moutons : 433.006 ; chèvres 87.933 (2).

Nous savons que deux systèmes d'exploitation agricole s'emploient au Maroc : l'association et la culture directe, et que l'insécurité était le principal obstacle à la mise en action de cette dernière méthode qui donne les meilleurs résultats. Cet obstacle n'existe plus en Chaouïa, ce qui n'empêche pas qu'à l'heure actuelle ce soit encore le premier de ces systèmes qu'on pratique le plus souvent.

La culture directe ne peut se faire, en effet, que sous trois conditions : sécurité du pays, nécessité pour l'exploitant d'être agriculteur et nécessité aussi pour lui de disposer d'importants capitaux.

(1) Notice sur le Maroc (Office national du commerce extérieur).

(2) Recensement de la Chaouïa pour 1912.

Une cinquantaine de mille francs est nécessaire, si l'on est agriculteur, pour entreprendre cette culture directe; aussi pour un capital moins important (c'est la généralité) et surtout pour ceux qui ne possèdent pas de connaissances agronomiques, l'association avec l'indigène, fréquemment contrôlé par des visites, est-elle préférable et plus généralement adoptée.

Il n'en reste pas moins entendu que la culture directe reste toujours le mode d'exploitation qui, lorsque les trois conditions citées plus haut sont remplies, doit être choisi par les colons. Le domaine sera alors réparti en terres labourables et terres d'élevage. Les terres labourables seront travaillées par des ouvriers agricoles indigènes qui recevront un salaire et devront être intéressés aux bénéfices. Les produits agricoles (céréales et graines diverses, laines et peaux) seront vendus à des courtiers et des entrepositaires de Settât, de Ber-Rechid ou de Casablanca.

Sur les terres d'élevage, on placera des troupeaux de bœufs et de moutons, surveillés par des bergers salariés et également intéressés aux bénéfices. Les bœufs seront, soit exportés par mer sur Tanger ou sur l'Oranie, soit l'objet de spéculations sur les marchés de la Chaouïa. Les moutons trouveront facilement à s'écouler dans le rayon compris entre Rabat et Mazagan. Les circonstances sont actuellement favorables pour tenter de telles exploitations. La valeur des terres est encore peu élevée, le sol vierge, au-dessous d'une certaine épaisseur, n'a pas encore be-

soin d'engrais. Toutefois, les prix augmentent très rapidement; il y a six mois, le prix moyen de l'hectare variait entre 30 et 80 francs; il oscille actuellement entre 70 et 200 francs; aux environs de Casablanca il atteindrait 300 francs (1).

La diligence est donc de rigueur pour nos colons désireux d'acquérir ou d'agrandir des domaines. Ils doivent, puisqu'il est encore temps, profiter des circonstances présentes qui sont encore très favorables. Mais les autres éléments européens nous font une guerre sourde et il est à souhaiter que le courant qui porte les Français vers le Maroc ne se ralentisse pas. De cette façon on peut espérer, d'ici à bref délai, par l'affirmation de notre supériorité incontestable, la résignation au fait accompli des ambitions rivales qui, jusqu'ici, n'ont pas désarmé.

Rabat et Casablanca sont les deux ports qui desservent la Chaouïa.

Rabat qui, avec sa voisine Salé, compte 47.600 habitants, n'a pas dans son commerce montré la même progression que Casablanca, dont la prospérité, au contraire, lui aurait plutôt nui. On constate, en effet, qu'occupant le septième rang dans le commerce maritime total de 1908 avec le chiffre de 8.048.167 francs, Rabat conservait ce rang en 1911, mais avec seulement le chiffre très inférieur de 6.917.131 francs (2).

Très avantageusement situé à la limite de deux ré-

(1) Notice sur la Chaouïa (Office national du commerce extérieur).

(2) Comité des Douanes du Maroc.

gions d'une extrême richesse, le Gharb et la Chaouïa, Rabat devrait, semble-t-il, profiter plus largement de la proximité de ces régions. Mais ici encore, comme cela se produit si souvent sur les côtes de l'Atlantique, l'accès du port, où la barre est particulièrement dangereuse, est d'une grande difficulté. C'est cet état de choses qui entrave la marche des affaires de ce port et s'oppose à l'extension de son commerce.

Ce commerce est néanmoins, surtout en ce qui concerne les importations, très satisfaisant, puisque Rabat occupe ici le troisième rang après Larache et Casablanca. Il ne faut pas oublier, en effet, que ces trois ports ravitaillent Fez, dans des proportions différentes, il est vrai, et Rabat ne vient certes dans cet ordre d'idées qu'en dernière ligne, mais il y a lieu de tenir compte de sa consommation locale qui, jointe à celle de Salé, justifie l'importance de ces importations.

La part de la France dans ce commerce est un peu inférieure à celle de l'Angleterre, et nous ne venons ici qu'au second rang, mais le commerce d'exportation, moins important c'est vrai (1.237.324 francs), mais pour lequel nous tenons la tête avec un pourcentage de 45 0/0, nous donne, somme toute, une fort bonne position à Rabat (1).

La rapide fortune de Casablanca n'a pas non plus été étrangère à cet arrêt relatif du trafic de Rabat, mais là encore, nous n'avons rien à regretter puisque

(1) *L'Indicateur marocain.*

le commerce français tient la première place dans ce port dont le mouvement commercial s'est accru d'une façon vraiment remarquable.

La prospérité de Casablanca est tout entière due, il nous est agréable de le répéter, à l'occupation française qui, en y établissant la sécurité des personnes et des biens, a permis la création d'une colonie française dont l'essor a été prodigieux.

Nous en donnerons cette preuve extraordinaire : le mouvement commercial du port de Casablanca qui, en 1907, était de 8 millions de francs, s'est élevé en 1908 à 19 millions, en 1909 à 25.759.000 francs, en 1910 à 24.310.000 francs et en 1911 à 49 millions de francs (1).

En une seule année, il a doublé son trafic, et cela, malgré les gênes produites par les débarquements nécessités par l'expédition de Fez, malgré surtout l'insuffisance des quais et l'incurie du Maghsen qui assure un service d'acconage déplorable.

Le trafic est en grande majorité français : en 1908 la part de la France était, sur les 19 millions de commerce total, de 8 millions; en 1909, de 10.456.000 francs sur un total de 25.769.000 de francs; en 1910, de 10.617.000 sur 24.310.000 de francs de commerce total, et en 1911, l'augmentation porte presque tout entière sur les importations françaises (2).

(1) Rapport de M. Paul Deschanel sur le budget des Affaires étrangères.

(2) *L'Indicateur marocain*.

Ces chiffres d'une réelle éloquence démontrent que l'expansion économique française a marqué cette région d'une façon toute particulière; ils montrent encore combien cette expansion est subordonnée à la pacification et combien, le jour où toutes les régions agricoles jouiront, au même degré que la Chaouïa, de la sécurité, l'avenir économique du Maroc sera considérable. Et, si le champ très vaste qu'offre ce pays aux activités françaises est, dans la même proportion que la Chaouïa, occupé par le commerce français, les profits que nous saurons en tirer compenseront largement les sacrifices de toutes natures que nous y aurons consentis.

*
**

La prospérité soudaine de la Chaouïa et de Casablanca en particulier, est d'autant plus surprenante que sur plusieurs points : outillage agricole, moyens de communication, état du port de Casablanca, la situation laisse encore beaucoup à désirer.

L'outillage agricole, bien qu'assez primitif, a cependant une tendance à se perfectionner, et les essais qui, en 1908 déjà, avaient été faits par une maison française de Casablanca, n'ont pas été étrangers à ce commencement de progrès.

L'indigène, pourtant assez routinier, a été frappé des résultats obtenus par cette maison française de

Casablanca, qui, ayant fait venir des moissonneuses-lieuses, est arrivé à moissonner environ 800 hectares de céréales avec ces machines perfectionnées, chez ses associés agricoles indigènes de la Chaouïa. Cet essai, très concluant, a constitué un exemple qui a été suivi, et ne peut manquer de l'être davantage dans l'avenir.

La question des moyens de communication est de beaucoup plus sérieuse. Car, à défaut de voies ferrées, le monde des affaires attend du moins, avec une impatience justifiée, la création d'un réseau de routes convergeant vers Casablanca et desservant l'arrière-pays.

Actuellement, le voyageur n'a pour circuler en Chaouïa que des pistes à peu près impraticables en mauvaise saison; ces pistes sont constituées par une série de petits sentiers parallèles formés par les pieds des animaux. Aucun ouvrage d'art : les obstacles naturels sont contournés, les rivières franchies à gué. En temps de crue, le voyageur peut être immobilisé plusieurs jours sur les bords; lorsqu'il pleut, les bêtes de somme enfoncent profondément et s'enlisent dans l'argile. Les charrois sont naturellement impossibles en toute saison. Un tel état de choses, qui pouvait convenir aux indigènes, sera sous peu, il faut l'espérer, un souvenir du passé.

Quant à l'état du port de Casablanca, il ne répond, lui non plus, nullement aux besoins de la région et de la ville.

A Casablanca, comme dans les autres ports de la

côte Ouest, les transports de la côte au navire se font à l'aide de barcasses. Or, ces barcasses sont tout à fait insuffisantes.

Au mois d'août 1907, il y avait neuf barcasses en service, en 1911, il n'y en avait que treize alors que le nombre de navires à décharger était passé de 343 à plus de 500 (1). La marine possédera bientôt seize barcasses pour son usage exclusif; mais si elle prête ses remorqueurs au service maghsénien, il ne peut en être de même pour les barcasses, le service d'aconage constituant un monopole chérifien.

Le service actuel est donc très nettement insuffisant, et les inconvénients qui en résultent s'aggravent encore lorsque l'année a été très bonne. Une bonne année, en effet, rend les productions plus abondantes, mais les marchandises s'accumulent sur les quais, leur chargement sur les navires en rade étant impossible. De sorte que les commerçants, au lieu de retirer de cette prospérité les profits qu'ils pouvaient légitimement espérer, subissent des pertes considérables du fait d'une organisation défectueuse.

Il y a donc deux mesures à prendre sans tarder : l'affectation à Casablanca de moyens plus puissants (barcasses et remorqueurs) et construction d'un abri pour les barcasses qui seront ainsi protégées contre la tempête.

(1) Rapports consulaires.

*
* *

Si l'état du port ne correspond pas aux besoins de la ville, l'état de la ville ne correspond guère non plus aux besoins de la population qui s'est, elle aussi, considérablement accrue, notamment la population européenne (9.000 âmes), dont la moitié au moins est française.

Cet afflux de population nouvelle pose une question d'importance prépondérante : celle du logement.

Les habitations manquent à Casablanca, et il y aurait sans doute des opérations intéressantes à tenter pour remédier au déplorable état de choses actuel. Une seule circonstance, la même, pour toutes les villes marquant un mouvement d'extension, peut risquer de paralyser les initiatives : la spéculation qui sévit déjà et qui, si elle s'accroît, entraverait tous les efforts en augmentant le prix des constructions.

Mais comme actuellement et malgré les spéculateurs, les opérations sont encore très possibles et donneront de réels profits, l'industrie du bâtiment avec tous les métiers qui s'y rattachent est à préconiser.

*
* *

Ces diverses mesures prises, il serait alors plus facile d'attendre la fin de cette grande entreprise qu'est celle du port de Casablanca et dont dépend, en grande partie, la prospérité du pays.

Concédés à une compagnie française, les travaux avancent trop lentement au gré des marins et des commerçants pour que leur achèvement représente d'incalculables avantages; et peut-être leurs critiques ne sont-elles pas complètement injustifiées, car il semble bien qu'il y ait eu disproportion entre la conception et la réalisation. Une certaine timidité, un manque d'envergure évident, apparaissent dans la conduite de l'ouvrage qui, de ce fait, progresse insuffisamment. Sans doute n'y a-t-il là qu'une hésitation inhérente à un début; il faut souhaiter toutefois qu'elle disparaisse promptement et que la proportion se rétablisse entre l'outillage et les crédits nécessaires d'une part, et d'autre part l'importance de l'œuvre qu'il s'agit d'accomplir. Il y va du renom même de nos aptitudes professionnelles dans un pays où, il ne faut pas l'oublier, la concurrence est très âpre et notre avenir en jeu.

En résumé, le mouvement d'expansion économique qui s'est manifesté, depuis l'occupation française, dans cette superbe région, qui, nous l'avons vu, est loin de posséder tous les éléments nécessaires à sa mise en valeur, ce mouvement nous permet, sans pour cela nous faire taxer d'optimisme exagéré, de considérer ici notre avenir économique comme particulièrement brillant, à condition, naturellement, que nous continuions sans défaillance l'œuvre, si prospère déjà, que nous avons entreprise.

CHAPITRE V

LES PORTS DU SUD

La Doukkala. — Mazagan. — Son commerce et ses fluctuations. — Importations et exportations françaises. — La plaine des Abda et Safi. — Marrakech ; son importance économique et son influence sur celle de Safi. — Le commerce de la France à Safi. — Mogador et le Sous. La culture de l'olivier et l'établissement d'huileries dans la région de Marrakech. — La question des impôts sur les caravanes. — Le commerce de Mogador et l'influence des récoltes. — La part de la France. — Agadir.

L'Oum-er-Rebia sépare la Chaouïa de la Doukkala dont Mazagan et Safi sont les portes de sortie.

La Doukkala est analogue à la Chaouïa par la composition des terres et la position géographique entre la mer et les montagnes. L'épaisseur de la couche végétale y est peut-être plus considérable, mais par contre, l'étendue de la zone de Sahel, constituée par des terres sablonneuses, est beaucoup plus large ici qu'en Chaouïa et s'étend sur une largeur d'environ trente kilomètres, soit le double. De plus, les prix d'achat sont beaucoup plus élevés. Si le chiffre de

300 francs l'hectare qui paraît normal est exagéré, ce n'est pas que la qualité des terres ne soit susceptible de le justifier dans une certaine mesure, mais la sécurité qui est loin d'être aussi grande qu'en Chaouïa rend cette appréciation excessive. Il est fort probable d'ailleurs que ces prix tomberont d'eux-mêmes. Les Européens n'achètent pas encore beaucoup dans la Doukkala, sauf cependant les Allemands qui, se sentant plus à leur aise qu'en Chaouïa, se rendent acquéreurs à des prix élevés d'assez grandes étendues. Les autres, plus avisés, se contentent du système de l'association qui est susceptible, nous l'avons vu, de donner, surtout lorsque la sécurité n'est pas complète, d'intéressants résultats.

Pour l'Européen, cependant, la sécurité est parfaite, mais les tribus qui se pillent entre elles, enlèvent beaucoup de tranquillité à la région et c'est cette absence de tranquillité qui rend périlleuse l'exploitation directe.

La Doukkala constituera une réserve pour la Chaouïa lorsque celle-ci sera complètement colonisée. Pour le moment, le mouvement ne s'y est guère porté, mais il y aurait intérêt pour des Français entreprenants à prendre déjà possession de cette région très riche, où la culture et l'élevage donneront d'excellents résultats. D'ailleurs, le Français établi à Mazagan peut s'occuper de commerce dans cette ville tout en achetant des terres dans l'arrière-pays.

Mazagan qui compte environ 25.000 habitants est

une ancienne cité portugaise qui, malgré les avantages naturels que prêterait sa rade à la création d'un bon port, et malgré aussi la proximité de la riche Doukkala, restera un port local et le débouché de la seule région qui constitue son arrière-pays.

En effet, ce port n'est pas, comme Casablanca, le point aboutissant de la voie de Fez, ni comme Safi, la porte de Marrakech et du Maroc méridional. Le chemin de fer ne s'y montrera sans doute qu'après avoir fait son apparition dans les autres villes. Néanmoins, au point de vue du trafic local, ce port demeurera toujours une ville intéressante à cause de la richesse de la région qui l'environne.

Ceci dit, nous ne nous étonnerons pas de trouver le commerce de Mazagan, en 1910, inférieur à ce qu'il était en 1907, par exemple. Le chiffre du commerce total de ce port était en effet de 17.137.575 francs en 1907, il s'élève en 1908 à 21.561.575 francs, descend en 1909 à 16.953.210 francs, et tombe en 1910 à 13.278.850 francs.

Ces fluctuations sont assez compréhensibles et ne sont nullement inquiétantes pour l'avenir de Mazagan.

Mazagan, nous le savons, n'étant le port de ravitaillement d'aucune grande ville comme Fez ou Marrakech, a des importations et des exportations invariables quant à la nature. Son arrière-pays, essentielle-

(1) Rapports consulaires.

ment agricole, subordonne complètement l'importance de son commerce à celle de ses récoltes.

C'est pourquoi, lorsque les années ont été mauvaises ou médiocres, comme cela s'est produit depuis 1908, et n'ayant d'autre source pour alimenter son commerce que la région agricole qui l'entoure, Mazagan donne à première vue une impression de déclin économiquement parlant.

Malgré cette diminution de son commerce général, Mazagan n'en occupe pas moins le troisième rang des ports marocains, et il est regrettable que l'Angleterre et l'Espagne nous maintiennent, la première au deuxième rang des importations, la seconde au troisième rang des exportations.

Les cotonnades, pour lesquelles l'Angleterre paraît inconcurrençable, constituent le principal article d'importation de Mazagan. Les mauvaises années n'ont sur l'importation de ce produit qu'une importance très relative, les tissus étant toujours indispensables aux populations de la Doukkala qui s'en confectionnent des vêtements.

Il en est tout autrement de nos importations qui sont plutôt des articles de luxe, et il est bien évident que dans les mauvaises années les indigènes se passent plus facilement de sucre, de soies grèges, de tissus de soie, de vins que de vêtements. Seules, les farines et semoules nous restent pour nous rattraper du dommage.

Par contre, les bonnes années, tout en ne nous per-

mettant pas le premier rang, favorisent particulièrement nos importations de sucres : en 1908, sur une importation totale de 1.281.325 francs, la part de la France s'élevait à 1.127.200 francs (1). La proportion est égale sinon supérieure pour les soies grèges.

Il serait à souhaiter que notre position fût aussi bonne pour les exportations où nous n'occupons que le troisième rang après l'Angleterre et l'Espagne, voire même le quatrième rang, après l'Allemagne qui aurait une tendance à nous prendre ce troisième rang grâce à de fortes exportations d'orge dont elle a besoin pour la fabrication de la bière.

L'Espagne tient la tête avec les exportations d'œufs, d'orge et de légumes secs (fèves principalement), l'Angleterre suit avec aussi de fortes exportations d'œufs, d'orge et d'amandes dont Mazagan est le principal débouché au Maroc.

En résumé, si notre position générale ne semble pas des meilleures la faute en est beaucoup plus aux conditions très spéciales qui régissent le commerce de ce port, qu'à nos commerçants dont les exportations sont très satisfaisantes les années de bonne récolte.

Safi est, comme Mazagan, le débouché naturel d'une riche plaine : la plaine des Abda. C'est en outre le point du littoral le plus rapproché de Marrakech, la capitale du Sud.

La plaine des Abda, comme la Doukkala, dont elle

(1) Consulate Report.

possède les mêmes productions, partant la même richesse, constitue une réserve pour le jour où la Chaouïa étant complètement colonisée, le mouvement européen se portera vers le Sud. La sécurité y est très grande, et il serait bon pour nos compatriotes de songer à prendre pied dans ce pays qui se prête aux grandes cultures de blé, d'orge, de fèves, d'avoine, etc... dans la région des « tirs »; les terres légères ou Sahel seraient aussi favorables à la culture du maïs et surtout de la vigne; l'élevage des bœufs et des moutons, source d'importants bénéfices, mériterait également une attention particulière.

Le meilleur système d'exploitation est naturellement l'exploitation directe, toutefois l'association avec l'indigène est une étape que le colon doit presque nécessairement franchir. Elle lui permet de connaître les contrées, les ressources du pays, et de faire choix de l'endroit où il doit installer son futur domaine. Après quelque temps d'expérience, le colon pourra alors, l'insécurité ne s'y opposant pas ici, tenter l'exploitation directe avec les meilleures chances de succès.

Nous voudrions pouvoir, pour marquer l'importance économique de Safi, nous livrer à une étude un peu sérieuse du mouvement commercial de Marrakech. Malheureusement, l'organisation toute marocaine de cette cité que nulle statistique ne contrôle ne permet guère que des approximations.

Le chiffre de sa population (50.000 habitants) et sa

situation géographique en font incontestablement une des villes les plus commerçantes du Maroc. Marrakech qui est, en effet, le trait d'union, d'une part, entre la côte et la plaine, et la montagne, d'autre part, se trouve admirablement placée comme capitale économique du Sud-Marocain. Elle est le grand centre de ravitaillement où les tribus montagnardes de l'Atlas viennent acheter d'importantes provisions et vendre leurs produits, et les caravanes sont aussi nombreuses à l'ouest vers Safi que dans les autres directions. L'importance de son trafic y attire un grand nombre de Marocains de Fez, notamment, mais son caractère éminemment commercial est la cause qu'aussitôt fortune faite le commerçant quitte cette active cité pour regagner Fez, Tétouan ou Rabat.

Marrakech n'est pas la ville où l'on se retire, on y vient pour « faire de l'argent ». Et ce simple trait que tous ceux qui ont vécu quelque temps dans la capitale, sont unanimes à reconnaître, prouve combien est grande la puissance commerciale de Marrakech.

Le commerce de gros est entre les mains d'Européens; la France est bien représentée dans cette branche par d'anciennes firmes qui ont récemment encore agrandi le rayon de leurs affaires.

Le commerce de détail est peu intéressant pour nous, étant depuis fort longtemps, presque exclusivement le monopole des israélites qui vendent à des prix très élevés des objets de qualité inférieure, pacotille allemande et autrichienne surtout.

Marrakech, qui n'a pas encore profité au même titre que les autres villes du Maroc, de l'intervention française, mais dont l'importance économique est déjà considérable à l'heure actuelle, verra sa prospérité portée à son comble dans un avenir très rapproché.

Cette prospérité aura une heureuse répercussion sur celle de Safi, dont le mouvement économique dépend en grande partie de la capitale du Sud.

Il faudrait cependant pour que Safi se place aux premier rang des ports marocains autre chose qu'un trafic important, voire même l'établissement d'une voie ferrée le reliant à Marrakech. Car Safi est lui aussi, un port à barre avec tous ses inconvénients : un peu de houle rend la barre infranchissable et peut opposer pendant longtemps un obstacle invincible aux communications avec la terre. Un wharf avait été construit que le mauvais temps a détruit en partie. Aussi, il serait préférable, puisque des travaux sont nécessaires, de remplacer ce wharf dont la largeur était insuffisante, par un ouvrage plus important.

Dans ces conditions seulement, et en attendant une transformation complète et très coûteuse de son port. Safi pourra prétendre à un meilleur rang.

Comme tous les ports qui sont le débouché naturel d'une région agricole, Safi voit son commerce accroître ou décroître suivant que les années ont été bonnes ou mauvaises.

C'est ainsi que la statistique de 1910 indique une

diminution de 219.962 francs sur le commerce général de 1908 (1).

(Il est à noter cependant que cette diminution est beaucoup moins importante que pour Mazagan, qui n'est pas comme Safi la principale rade de transit de Marrakech.)

Mais si l'on considère cette statistique depuis 1903, on voit qu'elle accuse, au contraire, une progression très nette du mouvement des transactions générales. Ces transactions qui, en 1903, s'élevaient à 6.956.250 francs ont, en effet atteint, en 1910, 11.663.700 francs.

Notre commerce, nous l'avons vu, souffre particulièrement des mauvaises années, mais à un degré moindre ici qu'à Mazagan. La France tient cependant à Safi le même rang qu'à Mazagan, c'est-à-dire le deuxième rang pour les importations et le troisième rang pour les exportations.

Il y a pourtant, ici, une différence à notre avantage, car bien qu'au second rang nous suivons de très près l'Angleterre qui tient la tête, grâce toujours à ses cotonnades.

Et cependant il nous serait facile, ainsi qu'il a été dit plus haut, de concurrencer l'Angleterre pour les bougies, et par cela même nous rapprocher de la tête sinon nous y tenir.

Il suffirait que nos fabricants soumissent à leur clientèle de Marrakech des bougies du type anglais

(1) *L'Indicateur marocain*.

en *paraffine* et non en stéarine puisque l'indigène qui, ici, ne connaissait autrefois que celles de cire, a une répugnance marquée pour nos bougies de stéarine, meilleures pourtant mais plus chères, et fabriquées avec des éléments impurs (graisses).

Le commerce d'exportation pour lequel nous arrivons au troisième rang nous est aussi plus favorable ici qu'à Mazagan où nous aurions une tendance à nous laisser dépasser par l'Allemagne dans les mauvaises années; néanmoins, cette place n'est pas ce qu'elle devrait être.

Mais à cette infériorité persistante des exportations du Maroc, il y a une raison qui est presque une excuse. C'est que la France, en effet, a, en face d'elle, la Tunisie et l'Algérie qui l'approvisionnent en articles identiques exemptés de droits d'entrée; il faut par conséquent, pour que nous y trouvions un avantage, que le bon marché des articles marocains permette de supporter ces droits d'entrée. Il se peut qu'un jour une telle situation change, il n'est pas douteux alors, que nous occuperons un tout autre rang pour ce commerce qui est au Maroc d'une importance incontestable.

*
* *

Modagor, le dernier port ouvert sur la côte de l'Atlantique, est le débouché du Maroc méridional.

Sa fortune est venue du caprice d'un sultan qui en

fermant jadis le port d'Agadir à la navigation, fit de Modagor le débouché du Sous.

Le Sous est cette région qui, constituée par la vallée de l'Oued-Sous, renferme les dernières terres fertiles du Maroc. Mais cette région, bien que très riche, ne semble pas présenter pour la culture européenne le même avenir que le reste du Maroc, car les céréales ne s'accommodent pas de la constitution un peu légère du sol; l'orge seule vient assez bien dans le Sous, la contrée Nord de Marrakech, et le Houz; aussi les paysans la cultivent-ils de préférence, toutefois elle ne peut se prêter au commerce d'exportation que dans les très bonnes années. Mais par contre l'élevage y est très florissant et le principal commerce de Modagor consiste en peaux de chèvres, peaux de moutons et peaux de bœufs venues du Sous.

Les exportations de Modagor, assez limitées par les capacités restreintes de son arrière-pays, seraient cependant susceptibles d'augmentation. La région de Marrakech est, en effet, très riche d'oliviers. L'exportation des olives, en général fort belles, n'est malheureusement pas autorisée, mais la consommation de l'huile d'olive augmentant d'une façon continue en Europe, justifierait des tentatives de culture de l'olivier et surtout l'établissement d'huileries qui seraient sans doute très prospères, car l'huile qui arrive actuellement à Modagor n'est pas bouchable, et ne peut guère servir qu'à l'industrie et au graissage. Cela tient à ce que, dans les régions productrices, les caïds ont

le monopole des moulins. Les cultivateurs sont alors obligés, en attendant leur tour, ce qui est parfois fort long, d'enfermer leurs récoltes dans des « silos » où elles ne tardent pas à fermenter.

Une usine installée dans la région de Marrakech, qui est la plus riche à ce point de vue, aurait donc les plus grandes chances de réussir, bien que les frais de transport à la côte soient assez onéreux actuellement, néanmoins il serait bon de prendre position dès maintenant, les terrains étant encore bon marché; l'absence de concurrence assurerait en outre une clientèle qui reste généralement fidèle, et ainsi les bénéfices réalisés dans l'avenir compenseraient largement les sacrifices du début.

Les impôts perçus sur les caravanes qui traversent les territoires environnant Mogador ont une grande influence sur le commerce de ce port. Ces impôts sont basés non pas sur la valeur des objets transportés, mais sur le nombre des bêtes de somme et leur espèce (chameaux, mules ou ânes).

Ces droits qui, en principe, étaient destinés à payer l'abri que trouvaient les caravanes dans les endroits où elles passaient la nuit sous la garde des différents caïds, ont été considérablement augmentés par ces caïds qui en ont fait de véritables impôts. De la façon singulière dont ils sont perçus, il résulte que les marchandises les moins coûteuses sont parfois plus lourdement grevées que celles de grande valeur, aussi pour éviter ces droits énormes, une grande partie des

caravanes s'éloignent de Mogador et se rendent à Safi ou Mazagan.

Le commerce de Mogador pourrait donc être fort compromis, sans sa rade qui est encore une des meilleures de la côte, et rend le travail possible presque tous les jours de l'année.

C'est ainsi que, grâce à cet avantage, Mogador se place au troisième rang, après Casablanca et Tanger ; mais si ce rang reste le même depuis plusieurs années (sauf pour 1905 où l'on trouve Mogador au deuxième rang), le chiffre des transactions générales n'en a pas moins diminué assez fortement.

Les statistiques de 1906 indiquent un commerce total de 17.287.848 francs, celles de 1910 ne marquent plus que 14.120.300 francs (1), soit une différence de 3.167.548 francs.

Une telle diminution ne peut être attribuée qu'à l'augmentation des droits de transport perçus sur les caravanes, qui délaissent Mogador pour Safi ou même Mazagan.

Cependant cette diminution de 3.167.548 francs ne doit pas être jugée trop alarmante. Car il faut considérer que l'année 1906 qui a produit un commerce total de 17.287.848 francs était une mauvaise année, c'est-à-dire une année de mauvaise récolte. Or une mauvaise récolte ne change guère à Mogador que le chiffre des exportations, celui des importations restant

(1) Consulate Report.

sensiblement le même d'une année à l'autre, seuls ses éléments constitutifs varient. C'est ainsi que les importations portent principalement sur les produits alimentaires tels que farines, semoules, orge, riz, maïs, les années de mauvaises récoltes, et qu'au contraire, lorsque le paysan a devant lui d'amples provisions de grains, le sucre, le thé et les soies sont très demandés.

Il en est tout autrement pour les exportations, et si étrange que cela paraisse à première vue, une mauvaise récolte augmente le chiffre des exportations de Mogador.

Il ne faut donc pas voir dans les chiffres de 1906, où les exportations avaient été supérieures aux importations, un signe de prospérité pour le pays, au contraire; les céréales et les vivres, en général, atteignent dans les mauvaises années des prix relativement élevés; les pâturages sont appauvris par la sécheresse et ne permettent plus au cultivateur d'entretenir ses troupeaux, la valeur des bestiaux diminue : il devient alors moins onéreux d'abattre les animaux que de les garder. C'est ce qui explique l'exportation d'énormes quantités de peaux de chèvres, de bœufs, de moutons, pendant les mauvaises années.

Ces exportations à outrance, en réduisant aussi considérablement les troupeaux, risqueraient fort de compromettre l'élevage, si à la suite des bonnes récoltes, les cultivateurs, ayant de quoi vivre, ne laissaient se reformer leurs troupeaux.

On comprend, dès lors, qu'une diminution du commerce général de Mogador ne doive pas inquiéter outre mesure, lorsque la diminution n'a porté en majeure partie que sur les exportations.

Nous allons voir que c'est précisément ce qui s'est produit pour les années 1906 et 1910.

En 1906, le commerce était ainsi réparti : importations, 8.522.724 francs ; exportations, 8.765.124 fr. En 1910, nous trouvons aux importations : 7.185.278 francs et aux exportations 6.935.022 francs (1).

Il n'est pas niable que l'augmentation des droits de transport n'ait une influence sur ces chiffres (nous avons vu plus haut de quelle manière), mais c'est surtout la différence sur les exportations qui a abaissé le chiffre total du commerce de Mogador en 1910. Cette différence de 1.830.102 francs causée, nous le savons, par la mauvaise récolte, réduit donc la différence totale à 1.357.446 francs. Et, si ce chiffre paraît encore trop élevé, nous dirons que l'année 1910 a été une année médiocre. Une bonne année, en relevant le chiffre des importations, n'eût pas manqué de rétablir complètement l'équilibre, et, malgré le préjudice causé par l'impôt sur les caravanes, de produire une légère augmentation sur les chiffres de 1906.

La part de la France, dans le commerce de Mogador, est la meilleure, sauf peut-être pour les exportations qui resteront sensiblement les mêmes aussi

(1) Consulate Report.

longtemps qu'un régime douanier n'en favorisera pas l'essor.

Les cotonnades sont toujours, sauf dans les très bonnes années où la consommation du sucre est supérieure, le principal article d'importation. Nous commençons, ici, à concurrencer l'Angleterre pour les cotonnades. Celles connues sous le nom de guinées bleues et fabriquées à Pondichéry constituent, en effet, la part de la France avec un pourcentage de 27 0/0 sur la fourniture totale (1).

Le sucre importé à Mogador est presque entièrement de provenance française et vient particulièrement de Marseillè, du Nord et de l'Ouest de la France. Mais ce marché est à surveiller, ici, comme dans tout le Maroc où la concurrence est très forte.

Nous avons augmenté nos exportations de thés et aussi celles de bougies; depuis un an, en effet, nos fabricants de Marseille ont enfin consenti à fournir des bougies de paraffine. Des bougies françaises en stéarine sont également consommées à Mogador, mais seulement pendant les deux ou trois mois les plus chauds de l'année, durant lesquels la bougie de paraffine ne résisterait pas aux voyages dans l'intérieur du pays.

Quant aux soieries dont la demande est de plus en plus importante les bonnes années, elles continuent à venir presque exclusivement de France.

(1) Rapports consulaires.

Les principaux articles d'exportation sont, à Mogador : les peaux, les amandes, les œufs, l'huile d'olive et la sandaraque. L'Angleterre et l'Allemagne viennent ici aux premières places avec de fortes exportations d'œufs et d'amandes.

Nous nous partageons avec ces deux nations celles des peaux de chèvres, des peaux de bœufs et des peaux de moutons, mais une grande partie de ces peaux ne passent à Liverpool, Hambourg et Marseille que pour être dirigées ensuite sur les Etats-Unis, néanmoins, c'est la France qui conserve la plus grande partie de ces peaux qui lui sont expédiées, de sorte que, malgré les statistiques, notre situation est, ici, meilleure que le rang qu'elles nous accordent pourrait le faire supposer.

*
* *

Si Mogador a dû sa fortune à la fermeture d'Agadir au commerce européen, il semble bien que les rôles seront intervertis le jour, vraisemblablement très proche, où ce port sera rouvert à la navigation. Mogador a, jusqu'ici, bénéficié d'une situation un peu artificielle qui cessera assez rapidement si l'ordre naturel des choses est rétabli par la renaissance d'Agadir.

Or, cette renaissance paraît si peu douteuse, Agadir étant beaucoup mieux que Mogador le débouché naturel du Sous, que plusieurs maisons françaises y ont déjà organisé des comptoirs, se bornant, en attendant

l'ouverture du port, à vendre aux indigènes des articles de première nécessité (sucre, thé, cotonnades, bougies, etc...).

Le déplacement du mouvement commercial ne peut guère avoir d'influence sur le chiffre de nos importations et de nos exportations, pas plus d'ailleurs que sur celui des autres puissances et seul le nom du port sera changé.

Néanmoins, Mogador conservera, malgré tout, à cause de la qualité de sa rade un certain trafic, et restera toujours le débouché du Houz et l'une des voies de transit de Marrakech.

CHAPTRE VI

L'AVENIR DE LA FRANCE AU MAROC

La situation économique de la France au Maroc. — Les obstacles à écarter. — Les réformes : le contrôle français, les impôts. — La question des travaux publics. — Les travaux dans les ports. — Les chemins de fer. — La navigation française. — Moyens de développer la situation économique de la France au Maroc. — L'intervention officielle : les Postes, l'Enseignement et la Presse. — Les initiatives privées.

Telle a été jusqu'ici l'expansion française. Ce mouvement d'expansion que la pénurie de statistiques ne nous a peut-être pas permis d'indiquer dans son détail avec toute la précision désirable, n'en est pas moins considérable, en lui-même d'abord, et considérable aussi par rapport à celui des autres puissances.

Le commerce de l'Allemagne au Maroc est, certes, en progrès constant : d'une moyenne de 10 millions de francs pendant les années 1903-1908, il a atteint en 1909, 13.500.000 francs.

Le commerce britannique, bien que dépassant habituellement 40 millions de francs, était cependant tombé, en 1910, à 34 millions, il est remonté en 1911 à 48 millions.

Le commerce de l'Espagne, depuis 1905 en forte décroissance, commencé également à se relever. En 1910 il était de 9.265.263 francs.

Quant au commerce de la France qui, en 1904, était de 35 millions de francs, il a atteint, en 1911, le chiffre de 76 millions (1).

Le développement économique du Maroc a donc, nous le voyons, profité à toutes les nations.

La France, cependant, occupe, et c'est justice, dans le domaine économique, la place que lui confère son influence politique. Cette influence, destinée à s'élever au plus haut degré, continuera, il faut l'espérer, à agir de la même heureuse façon sur nos intérêts économiques.

Si l'on considère, en effet, que l'état actuel encore très primitif du Maroc, et une période de troubles et d'indécision, n'ont pas empêché notre commerce de s'élever en sept ans, de 35 millions à 76, on est en droit de fonder les plus belles espérances sur l'avenir, qui nous donnera un Maroc civilisé par nous.

Car, il faut bien le dire, et cette constatation n'enlève rien du mérite de nos officiers et de nos fonctionnaires, dont le rôle est digne de tous les éloges,

(1) Statistique espagnole.

malgré l'établissement de la sécurité dans quelques régions et aussi un commencement d'exécution de certains travaux, tout est à faire ou, ce qui est une difficulté de plus, à refaire au Maroc.

Certes, une tâche aussi considérable nécessitera de lourds sacrifices d'hommes et d'argent, mais nous en avons assumé le poids, nous ne pouvons ni ne devons plus hésiter.

Des bons débuts de l'entreprise dépendra le succès final, et les résultats économiques, pour ne parler que de ceux-là, justifieront seuls les sacrifices consentis.

Mais cette tâche sera particulièrement difficile, par le fait que nous n'aurons pas seulement à combattre l'opposition marocaine, mais encore celle plus dangereuse peut-être de nos rivaux politiques.

Le rôle de la diplomatie sera d'écarter de tels obstacles, mais là encore, comme ce fut le cas pour l'Allemagne, la rançon sera lourde.

Bien que nous n'ayons pas, ici, à juger si les compensations accordées l'ont été très judicieusement et si l'Asie ou l'Océanie n'auraient pas mieux convenu comme terrain d'échanges, nous dirons pourtant que le système des compensations nous paraît de beaucoup préférable à celui qui nous laisse, comme c'est le cas actuellement avec l'Espagne, des enclaves menaçantes, au point de vue politique comme au point de vue économique.

Par ses possessions du Rif et l'occupation de Larache et El-Ksar, l'Espagne assurerait, en effet, son

hégémonie dans le Maroc du Nord. Ainsi, Tanger, coupé du Maroc français, tomberait sous la domination exclusive de l'Espagne.

Or, Tanger est le trait d'union entre l'Europe et l'Afrique, son importance est considérable, c'est la ville destinée, par cela même, à devenir le foyer où le contact sera permanent entre la civilisation musulmane et la civilisation européenne.

Si nous détenons à Fez l'influence politique, Tanger n'en reste pas moins la porte ouverte par où peuvent entrer les influences étrangères.

Cette seule menace entraverait singulièrement la liberté de notre action, et le partage du Maroc avec l'Espagne serait d'autant plus périlleux que le développement normal de leur politique africaine font s'engager la France et l'Espagne dans des voies de plus en plus opposées.

D'autre part, nos possessions africaines, étant pour la plupart situées en terre d'Islam, il doit nous être possible de surveiller l'âme musulmane et d'empêcher que des foyers d'agitation dangereux pour notre influence ne s'établissent chez nos voisins, à notre porte.

Or, il semble bien, à considérer les nombreux incidents dont la zone espagnole a été récemment le théâtre, qu'une telle éventualité ne manquerait pas de se produire.

Au point de vue économique, les enclaves étrangères peuvent confisquer à leur profit un mouvement

d'affaires qui doit nous revenir normalement. (Nous savons de quelle manière l'Espagne agit actuellement pour détourner le commerce européen des ports voisins de ses possessions.) Ici donc, comme au point de vue politique, se dégage cette conclusion que si les accords actuels peuvent offrir des garanties acceptables pour le moment, ils seraient complètement insuffisants dans l'avenir qui doit, nous le répétons, nous trouver débarrassés de toute enclave étrangère : notre empire africain est maintenant trop nettement constitué pour nous permettre le contraire.

*
* *

C'est donc sur cette conception de l'avenir, conception en tous points conforme à nos droits, que doit être basé le système des réformes à entreprendre au Maroc.

Les premiers efforts devront, naturellement, s'appliquer à assurer la pacification et faire cesser l'anarchie marocaine; à cette condition, la sécurité des affaires suivra celle des personnes et des biens. Mais, c'est là un rôle militaire sur lequel nous n'insisterons pas.

Alors, seulement, on pourra songer à redresser une administration qui, jusqu'alors, avait été synonyme de corruption et de stérilité et dont les abus seraient déshonorants, maintenant que nous avons ici notre part de responsabilité. Mais la pacification encore très

réduite ne nous a pas encore permis une intervention suffisante.

D'ailleurs cette intervention, ou plutôt cette organisation de la machine gouvernementale, nécessite une grande prudence. S'il est bien vrai que le Maroc protégé par nous ne peut se contenter du gouvernement plus que primitif qu'il a eu jusqu'ici, celui que nous lui substituerons ne saurait en aucune façon se borner à rien qui ressemble à une institution provisoire.

L'œuvre que nous entreprenons doit avoir les développements lointains que nous avons prévus, or, ces développements dépendront en grande partie de l'orientation des débuts.

Il ne faudra donc pas qu'une sorte d'actualité administrative remplace, dès les premiers jours, le plan dont il est indispensable d'arrêter les grandes lignes.

Il semble bien que l'on s'est rendu compte de l'importance de cette question, et que, ce que d'aucuns ont considéré comme une période d'inaction, de temps perdu, était seulement une période d'étude et de réflexion qui devait précéder la lutte. Si notre interprétation est juste, on ne peut qu'applaudir à cette sage lenteur qui nous permettra, le jour où le calme sera revenu, de ne point être pris au dépourvu et de mettre en action les règlements du plan élaboré à l'avance, lentement et sûrement.

Le calme règne déjà dans certaines régions : il devient donc nécessaire d'y créer le contrôle français de l'administration indigène. Car, dès que nos forces

sont maîtresses quelque part, nous devenons, aux yeux des populations simplistes, responsables des abus qui s'y commettent. Nous ne nous étendrons pas davantage sur cette question du contrôle, mais il nous a paru intéressant de la signaler comme une mesure de première nécessité, sans laquelle aucune tentative concernant l'établissement d'un budget et le recouvrement de l'impôt ne saurait être entreprise.

La question des ressources budgétaires résolue, en partie tout au moins, celle des Travaux publics sera la plus importante; ceux qui porteront sur les ports, les chemins de fer et les routes devront être poussés activement, non seulement pour répondre aux besoins des Européens, mais surtout justifier du budget marocain et de l'impôt, aux yeux de gens qui, jusqu'ici, s'étaient arrangés pour s'y soustraire et ne s'y soumettront que de très mauvaise grâce. Mais il est fort probable que, devant les inestimables services que leur rendront les chemins de fer, les ports mieux aménagés et les routes empierrées, les Marocains comprendront la nécessité de l'impôt, et qu'ils s'y soumettront alors plus volontiers.

Néanmoins, l'économie la plus stricte devra régir la question des travaux publics, dont le programme ne devra pas être trop chargé au début.

On a parlé d'entreprendre très prochainement au Maroc la construction de certaines lignes de chemin de fer à voie large, soixante millions devaient être consacrés au seul port de Casablanca.

De telles entreprises ne serviraient que très mal les intérêts généraux.

Il est bien certain, nous l'avons constaté, que l'outil qui manque le plus cruellement au Maroc, c'est un, ou plusieurs ports, sur la côte de l'Atlantique.

Mais nous savons aussi qu'une commission d'études hydrographiques a été désignée pour examiner cette question, dont la solution doit dépendre entièrement des rapports des ingénieurs hydrographes. Le choix du port ne peut, en effet, être déterminé que par des considérations d'ordre purement technique, et les intérêts des particuliers, dont les capitaux sont engagés à Casablanca, ne seraient pas une raison suffisante pour faire choisir ce port de préférence à Médéhya, par exemple, qu'autant que les techniciens l'auront désigné comme étant le point de la côte où la nature est le moins rebelle. On ne saurait, en effet, mettre en balance les intérêts particuliers, si respectables qu'ils puissent être, avec l'intérêt général.

En attendant donc le résultat de cette enquête et la fin des travaux qui se feront dans les ports désignés, il serait préférable que les soixante millions affectés au seul port de Casablanca fussent répartis dans l'ensemble des ports du Maroc.

En ce qui concerne les chemins de fer, il serait téméraire de songer à construire un seul kilomètre ferré à voie large : le pays ne nécessite ni ne peut payer de voies ferrées coûteuses et lourdes. Il vaut mieux, avec la somme à dépenser, donner au Maroc

un réseau léger, mais aussi étendu et promptement construit que possible.

En dehors de la ligne Tanger-Fez, dont la mise en adjudication ne doit, aux termes d'une lettre explicative de l'accord franco-allemand de novembre 1911, « être primée par la mise en adjudication d'aucun autre chemin de fer », les lignes dont la construction s'imposent sont celles de Casablanca-Rabat-Fez, avec raccordement éventuel sur Meknès ; Oudjda-Taga-Fez ; et Casablanca-Marrakech.

Il nous paraît inutile d'insister sur le rôle économique des chemins de fer, dans un pays comme le Maroc ; ce rôle est appelé à devenir considérable le jour où il faudra compter avec les transports de minerai, qu'on dit très abondant.

Il faut cependant remarquer que, si pour beaucoup, les mines représentent la principale richesse du Maroc, rien, jusqu'ici, ne permet d'affirmer qu'elles soient un élément essentiel de prospérité.

Les prospections sérieuses commencent seulement, et aucune tentative ne peut actuellement être entreprise sans de grands risques. Si néanmoins, comme les premiers indices le font supposer, le sous-sol marocain est riche, il faudra songer, le jour de la mise en exploitation des gisements, à transformer les voies ferrées, car la voie étroite serait insuffisante.

C'est en prévision de ces futurs transports de minerai que des objections ont été soulevées, concernant la voie d'un mètre. Mais comme rien jusqu'à présent

n'oblige à la construction de voies larges, il sera toujours temps, si des gisements trop puissants pour le débit des premiers chemins de fer se révèlent au Maroc, de doubler les lignes ou d'en construire de nouvelles. Les contrats à passer seront d'ailleurs beaucoup plus favorables à l'Etat lorsqu'il s'agira de voies ferrées demandées en vue d'un fret certain.

A tous les points de vue, d'ailleurs, il est préférable de ne donner au Maroc que le genre de chemin de fer qui répond à sa situation économique présente.

Toute mégalomanie se réglerait aux frais du contribuable marocain ou même, comme de ce côté les rentrées sont sujettes à caution, elle pourrait ajouter au fardeau du contribuable français.

Il ne faut pas oublier que le Maroc part avec une dette de 200 millions de francs environ, qui n'est le passif d'aucune œuvre utile et qui ne répond qu'aux fautes de ses anciens gouvernants. Lorsqu'on a fait l'inventaire des ressources dont pourrait disposer le gouvernement du protectorat, une fois le service de la dette assurée, on n'a trouvé, pour l'instant, que la certitude d'une quinzaine de millions de recettes, dans ce pays où tout est à créer et où certaines réformes de propreté administrative sont d'une nécessité plus pressante encore que celle de l'exécution d'un premier programme de travaux publics.

Ce sont-là, semble-t-il, des raisons péremptoires, pour que l'on se contente de l'instrument le moins

cher et dont la puissance est très suffisamment proportionnée aux réalités du Maroc.

*
* *

Ce reproche de mégalomanie concernant les travaux publics ne s'applique certes pas à la navigation qui n'a été, jusqu'à présent, l'objet d'aucune attention particulière que cependant l'importance de son rôle économique justifierait pleinement.

Actuellement, le Maroc est surtout desservi par deux compagnies marseillaises qui le mettent, d'ailleurs, très insuffisamment, en relations avec le Midi de la France. Nous avons vu qu'en ce qui concerne Tanger, des améliorations dans les services existants et la création d'une ligne analogue à celle d'Alger-Marseille s'imposaient.

Mais cette ligne de Marseille ne met en rapport d'affaires que deux contrées méditerranéennes dont les productions sont analogues. Il y aurait donc intérêt à établir un service régulier entre les ports du Nord et de l'Ouest de la France et les ports marocains de l'Ouest.

Une compagnie française qui aurait sa tête de ligne à Dunkerque, par exemple, drainerait les produits du Nord et de l'Ouest de la France vers le Maroc (une grande partie de nos exportations de sucre est fournie, nous le savons, par les raffineries de l'Ouest de

la France), elle pourrait, en même temps, augmenter son trafic par des escales au Portugal. Ce commerce, qui serait certainement très rémunérateur, aurait de plus l'avantage de fixer l'attention de nos populations de Normandie, de Bretagne et du Poitou sur le Maroc.

Ces populations, dont l'activité coloniale est restée sans emploi, depuis notre rôle manqué en Amérique au ^{xvii}^e siècle, trouveraient au Maroc un pays convenant parfaitement à leur esprit d'entreprise. Un service régulier qui, en attirant les affaires, favoriserait les contacts, établirait donc un courant d'ailleurs très logique entre des pays tournés les uns et les autres vers l'Océan.

Une telle initiative doit être désirée le plus tôt possible, qu'elle soit l'œuvre d'une compagnie nouvelle ou d'une compagnie déjà existante; sa réalisation, avec ou sans appui officiel, tout en desservant l'intérêt général, réservera à ceux qui auront tenté l'entreprise les meilleurs résultats financiers.

Il n'est pas admissible, en effet, que les ports de l'Ouest du Maroc soient négligés à ce point; pour une compagnie française de Marseille qui dessert Casablanca et les ports du Sud, nous trouvons plusieurs compagnies anglaises, allemandes, espagnoles et italiennes qui toutes profitent de l'insuffisance des services français.

Ce n'est pas en envisageant des possibilités, mais bien en considérant les nécessités présentes qu'on ar-

rive à cette conclusion que notre pavillon doit se montrer plus souvent que les autres dans les ports marocains. L'importance du trafic dans un pays essentiellement maritime dépend, est-il besoin de le dire, de l'importance du pavillon. (Cela est si vrai que cette première place par nous occupée pour le commerce du Maroc, ne nous revient que grâce au trafic par terre (voie d'Algérie).

*
**

La prépondérance que la France doit s'efforcer de rechercher dans tous les domaines nous amène à dire quelques mots de la poste, dont l'importance au point de vue de l'influence et de la pénétration mérite une mention spéciale.

La poste française bénéficiait, jusqu'à ces dernières années, d'une réputation d'infériorité qui, bien qu'exagérée, n'était pas complètement injustifiée.

Aujourd'hui même, que des améliorations ont été apportées dans le service, cette réputation n'est pas encore effacée ; les améliorations sont, il est vrai, insuffisantes et la poste allemande nous concurrence beaucoup trop.

Les conditions très spéciales du pays devraient faire de ce service une organisation autonome, adaptée aussi bien que possible aux circonstances du milieu, alors qu'en réalité, il relève de la direction de Marseille.

On comprend dès lors que les moindres réformes apportent, dans ce service, des lenteurs ignorées par la poste allemande, par exemple, qui ne réfère à Berlin que dans des circonstances exceptionnelles.

L'organisation actuelle fait que les lois françaises sont applicables aux indigènes. C'est ainsi que le repos hebdomadaire est imposé aux « rekkas » ou courriers à pied, qui ne sont nullement satisfaits de ce repos forcé. En outre, ce fait nous mettrait en état d'infériorité vis-à-vis des autres postes, qui ont, entre Tanger et Fez, sept courriers par semaine au lieu que nous n'en avons que six, si le receveur ne payait de sa poche un septième courrier.

On voit, par ce seul exemple, combien est fâcheuse la centralisation. A ce point de vue, une réforme s'impose, qui ne saurait tarder. Il est indispensable qu'ici encore notre suprématie se manifeste, et pour cela, une plus grande indépendance serait le meilleur remède. Des crédits nouveaux ne devront pas être ménagés pour mettre la poste française au Maroc hors pair, et nous assurer ainsi un nouvel instrument d'influence politique et économique.

*
* *

En dehors de ces moyens directs de développer la situation économique de la France au Maroc, l'intervention officielle possède encore l'enseignement et la presse.

Un des points les plus délicats de la politique coloniale est celui qui consiste à opérer l'initiation agricole, industrielle et morale de l'indigène.

Ce programme est presque tout entier du domaine de l'enseignement, et sa mise en vigueur ne doit supporter aucun retard. Nous savons que nombreux déjà sont les établissements scolaires qui enseignent le français au Maroc : il existe un collège français à Tanger ; des écoles françaises pour Européens à Tanger, Larache, Casablanca, Mogador, Martimprey et Berkane ; des écoles de l'Alliance franco-israélite universelle (où l'enseignement est donné en français) dans les huit ports ouverts, à Marrakech et Fez, enfin des écoles franco-arabes dans les huit ports ouverts, à Fez et Oudjda.

Les crédits ont malheureusement été jusqu'ici insuffisants, et l'aspect général de ces établissements s'en ressent : les constructions en sont mesquines et l'installation défectueuse. Un tel état de choses est indigne de la France. D'autre part, le personnel n'est pas assez nombreux et mal payé.

Malgré cela, le dévouement et la persévérance de ce personnel sont admirables, et il est regrettable que ceux qui accomplissent une tâche aussi ingrate ne soient pas mieux récompensés.

Le gouvernement, absorbé jusqu'ici par des questions diplomatiques et militaires, saura, nous l'espérons, modifier comme il convient la situation actuelle.

Le développement de l'instruction doit apporter à la France les meilleurs résultats, non seulement au point de vue politique, mais encore au point de vue économique. La création d'établissements scolaires, fréquentés par les indigènes qui apprendront là notre langue et nos mœurs, nous assurera, en effet, à l'importation, une clientèle plus nombreuse et plus confiante. A ce propos, nous ferons remarquer que déjà notre langue est, pour les relations commerciales extérieures, la seule en usage. Tous les catalogues, même ceux des maisons allemandes, sont rédigés en français.

L'avenir de notre domination est, en partie, subordonné à la réussite des efforts que nous devons faire pour rapprocher de nous la population indigène qui ne possède pas encore de culture devant résister à la nôtre. Mais nous ne sommes pas encore seuls au Maroc; il est important, si nous ne voulons pas qu'une autre puissance ne vienne contrarier notre œuvre, de pousser activement l'éducation marocaine. Mais cette mission ingrate devra être accomplie avec beaucoup de tact; la mesure ici est une question capitale; il ne s'agit pas de répandre l'instruction européenne sans prudence, car un excès peut tout perdre. Il faut laisser l'indigène prendre de notre civilisation ce qu'il sent instinctivement qu'il peut assimiler; peu à peu la quantité des éléments qu'il nous empruntera augmentera, et l'on aura ainsi évité les effets, parfois redoutables, de connaissances mal digérées.

La presse, à un degré moindre, doit aussi servir les intérêts de la France au Maroc. Le développement de la presse française locale, par des subventions justifiées, jouera un double rôle d'information à l'intérieur et à l'extérieur du pays, et le rayonnement de la pensée et de la langue françaises au Maroc seront un gros appoint pour notre situation commerciale.

Enfin, les initiatives privées, qui seront l'œuvre des capitalistes français, achèveront de développer notre situation économique au Maroc.

Nous avons vu que les achats et spéculations de terrains, les constructions urbaines, les pêcheries, la navigation, et surtout l'agriculture et l'élevage, étaient autant de sources auxquelles pouvaient dès maintenant recourir les capitalistes et les colons.

L'état politique et administratif du pays créera certes des obstacles au début, mais l'énergie et les capitaux viennent à bout de bien des difficultés ; or, nous croyons savoir que ce sont là deux choses qu'on trouve encore facilement en France !

CONCLUSION

Les ambitions qui, ces dernières années, se sont agitées autour du Maroc ont en partie désarmé; celles qui s'acharnent encore devront, par la force des choses, s'effacer devant la France comme l'ont fait toutes les autres puissances.

Il nous faudra, pour cela encore, consentir à de nouveaux sacrifices, mais la lutte commencée, nous devons la soutenir jusqu'au bout, jusqu'à l'effort final qui nous assurera la haute main sur le Maroc. Il y a, pour cela, beaucoup de raisons que l'Europe tout entière a comprises, et si certaines puissances ont élevé des objections, c'était beaucoup plus dans le but d'obtenir des compensations, que par envie du rôle qui nous a été confié. D'ailleurs, l'approbation qui a marqué notre intervention déguisée est la meilleure preuve qui puisse être donnée de la légitimité de l'œuvre que nous avons entreprise.

Le Maroc s'écroulait. Pouvait-il tomber entre d'autres mains que les nôtres ?

Parlant de la Tunisie, Jules Ferry disait un jour à la Chambre : « Qui donc serait à Bizerte et à Tunis si nous n'y étions pas ? ». Qui donc serait au Maroc si nous n'y étions pas ? pourrait-on dire aujourd'hui.

Les mêmes raisons qui, à cette époque, nous firent intervenir en Tunisie se présentent de nouveau aujourd'hui, mais renforcées du fait même de notre établissement dans la Régence.

Notre empire colonial africain plus étendu augmente, en effet, le péril qui pourrait résulter de la propagation des soulèvements dont le Maroc est le foyer. Ce n'est plus seulement pour l'Algérie que nous devons craindre la contagion du désordre, mais aussi pour la Tunisie, et peut-être encore, les rebelles étant refoulés vers le Sud, pour le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Congo...

Bref, tout notre empire colonial africain peut être ébranlé, car, malgré la différence de races qui fait de nos autres sujets d'Afrique des peuples très distincts des Berbères, il faut toujours compter avec un même esprit de révolte que notre domination, relativement récente, n'a pas encore fait complètement disparaître et qui peut, à la première occasion, se tourner contre nous.

Nous avons donc des intérêts très spéciaux au maintien de l'ordre dans l'empire du Sultan. L'Europe a reconnu notre droit de faire respecter ces intérêts qui

sont bien aussi les siens; la tâche commence seulement, mais notre expérience des choses de l'Afrique nous permet d'espérer que nous la mènerons à bien et que l'effort final sera conforme aux espérances françaises et particulièrement à ces belles paroles de Reclus : « Où renaître, comment durer ? En Afrique, de Gabès à Mogador. »

*
* *

Revivre et durer ! Certes, tout l'avenir est dans ces deux mots; c'est là le souci de toutes les grandes puissances dont nous sommes; mais ce souci est moins pressant pour nous que pour l'Allemagne et l'Angleterre, par exemple.

Notre situation économique ne nous oblige pas pour vivre à rechercher le trafic universel et la colonisation fiévreuse à tout prix.

Nous ne sommes pas inquiets du lendemain ; nous pouvons donc choisir nos moyens et raisonner les efforts. Seule, la situation politique justifierait une certaine hâte, car ce que nous cherchons en Afrique c'est autant une augmentation de puissance qu'un profit commercial.

Ce n'est pas qu'un accroissement de population nous oblige à acquérir de nouveaux territoires où ce surplus de population puisse s'établir.

Nous sommes au contraire, un peuple essentiellement terrien que le sol de France nourrit et retient, et

les ressources qu'offre la culture sont telles que les entreprises agricoles n'occuperont, chez nous, jamais assez de bras. Mais cela n'a pas empêché et n'empêchera pas les colons et les capitalistes de tourner leurs regards vers le Maroc. Il n'y a pas, en effet, de facilité de travail en France qui tienne contre la perspective et le désir de faire fortune.

Il serait vain de discuter actuellement à quelle tendance économique répondra notre établissement au Maroc, ou quelle forme sera visée : pays de peuplement ou pays d'exploitation. Nous n'avons pas ici à résoudre un tel problème que l'avenir rendra sans doute plus simple qu'il n'apparaît aujourd'hui. Ce qui importe, c'est de savoir l'existence de la question.

M. Paul Leroy-Beaulieu semble l'apercevoir avec des vues pessimistes et paraît craindre un fâcheux emballement vers un pays où tout est à faire.

Si nous l'en croyons, un milliard deux cents millions et douze années seraient en chiffres la représentation de l'effort à fournir. C'est fort bien. Mais si nous retournant vers l'Algérie ou la Tunisie, nous comparons les débuts de notre action, le temps et l'argent dépensés au résultat acquis, c'est le plus bel enseignement qu'on puisse donner pour le Maroc, dont la situation est tout analogue.

C'est vrai : il y a tout à faire; l'anarchie est à peine réprimée, les ports ne sont point agencés pour les usages modernes, les routes sont défectueuses ou absentes.

Tout cela ne doit pas nous faire oublier qu'en dehors de l'intérêt politique primordial qui, d'une part, doit nous porter à affermir notre domination au Maroc, nous nous trouvons en présence d'un pays plein de ressources, et qu'à celui qui développera les moyens économiques de mettre ces ressources en valeur iront les profits.

Déjà, dans l'âmalat d'Oudjda, grâce à la proximité et à l'exemple de l'Algérie, l'agriculture et l'élevage prospèrent et créent un important mouvement d'échanges.

A l'autre extrémité du territoire, dans les terres fertiles de la Chaouïa, la situation est identique, et pour le port de Casablanca, qui tient la tête du mouvement commercial, la France occupe le premier rang.

Partout, ce mouvement en avant s'est dessiné. C'est un pays nouveau qui s'ouvre et si notre action économique n'a pas été poussée avec la dernière intensité, elle a été suffisante pour qu'en moins de dix ans (depuis 1904) notre chiffre d'affaires avec le Maroc ait doublé.

N'est-ce point là un indice qui fasse bien augurer de l'avenir ?

Ce qu'il faut, à l'heure présente, c'est poursuivre l'effort louable dans le sens de plus d'affaires.

Avant tout, ce qui s'impose, c'est la pacification du pays. Dès que la sécurité règnera, les capitaux timides, les décisions hésitantes, se montreront prêts à travailler à l'œuvre commune. Nous l'avons vu au

cours de cette étude, nous nous trouvons en face d'un pays à richesse certaine : « Pâturage et Labourage... » pourront prospérer dans la paix. Les outils rudimentaires des indigènes seront peu à peu remplacés par des instruments plus perfectionnés; un système d'engrais et d'irrigation pourra, par la suite, faire rendre à ces terres, d'une incontestable fertilité, des récoltes plus belles et plus importantes, tandis que les voies de communication permettront au commerce de se développer et de collaborer à la richesse du pays.

Il faut que la France soit le principal artisan de ce développement, si elle veut en tirer le profit. Il nous appartient de donner à ce pays, qui sort à peine de l'anarchie, une organisation complète : travaux publics, postes, impôts, enseignement, sont affaires de gouvernement et préparent les voies aux initiatives privées.

Il importe que l'on sache les débouchés qui s'ouvrent au Maroc et les promesses que donnent la fertilité et les richesses naturelles de ce pays. Fort heureusement pour l'avenir de cette colonisation, l'appât des mines n'attirera pas au début une population avide d'un gain facile et rapide. Ici, rien à obtenir, si ce n'est par un labeur constant et une activité soutenue qui constitueront le meilleur exemple pour les indigènes. Ces qualités qui s'accordent à merveille avec les aptitudes naturelles du peuple français nous sont une excellente garantie pour la réussite de l'œuvre entreprise.

Douze ans et un milliard deux cents millions ! Ne serait-ce pas déjà là plus d'optimisme qu'on en peut demander si, comme l'entend M. Leroy-Beaulieu, ce temps et cet argent doivent nous donner un Maroc qui ressemble à l'Algérie ?

M. Marcel Dubois, ajoutant encore à l'agrément de cette perspective, estime que le Maroc, « pays d'immenses ressources, peut atteindre une prospérité bien supérieure à celle de l'Algérie ».

Mais, dit encore M. Leroy-Beaulieu : « L'effort militaire au Maroc doit être considérable; tout témoigne que la conquête de ce pays, car il s'agit bien de conquête, ne sera guère plus aisée que n'a été celle de l'Algérie. »

Cette comparaison, dont se sert souvent M. Leroy-Beaulieu, ne nous paraît pas suffisante pour en déduire des évaluations aussi précises.

La différence est grande, en effet, entre les moyens dont disposaient les colonnes de pacification du maréchal Bugeaud et ceux employés actuellement au Maroc.

Les services de reconnaissances et de communications sont assurés aujourd'hui; l'un par l'aéroplane, l'autre par la télégraphie sans fil. Ce sont ces éléments de la guerre moderne qui manquaient en Algérie. De là les surprises et les mécomptes qui ont retardé la conquête.

Cet exemple de l'Algérie qui, dans l'esprit de l'auteur, devrait être considéré comme un réfrigérant, nous

apparaît donc, au contraire, des plus réconfortants.

Sans prétendre fixer en des nombres que rien ne justifie, le chiffre et la durée de l'œuvre entreprise, il nous suffit de savoir que des bases sérieuses existent actuellement. Les ressources certaines du pays et le travail déjà fourni par nos compatriotes sont les assises de l'œuvre à accomplir. C'est par un labeur de chaque jour, une attention de tous les instants que nous finirons par nous imposer au pays nouveau.

Une nécessité politique de premier ordre, la certitude d'un avenir économique florissant, doivent être des raisons suffisantes pour nous retenir au Maroc.

Politiquement, maintenir l'hégémonie de notre entreprise d'Afrique; économiquement, conquérir un marché nouveau qui se développera avec les progrès de la civilisation et sur lequel notre situation en Afrique nous avantage : telle doit être notre œuvre au Maroc.

Parlant de l'Algérie, un savant voyageur allemand disait : « Quand on voit l'œuvre grandiose accomplie en Algérie par la France, on ne peut nier qu'elle ait le génie colonisateur. »

Les qualités d'une race, le génie d'un peuple sont choses durables. Au Maroc, comme en Algérie, nous saurons montrer ces qualités qui font les grands peuples colonisateurs.

En ouvrant un foyer nouveau à la civilisation, nous aurons ainsi travaillé à la grandeur de la France en même temps qu'à sa richesse.

Un territoire nouveau assurera notre puissance politique en Afrique, l'ouverture d'un marché facilitera des débouchés à notre industrie, et, à l'heure où l'on voit chaque puissance fermer son marché intérieur par des tarifs douaniers protectionnistes, où la lutte économique se fait de plus en plus âpre, on comprendra mieux tout l'intérêt qu'il y a pour la France à ne pas laisser échapper, au Maroc, l'occasion d'affirmer son génie propre et sa vitalité, gages de sa puissance et de la persistance de ses destinées.

VU :

Le Président de la thèse,

PAUL LESEUR.

VU :

Le Doyen de la Faculté,

P. CAUWÈS.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Vice-recteur de l'Académie de Paris,

Pour le Vice-recteur,

L'Inspecteur de l'Académie,

ISTRIA.

TABLE

Pages

CHAPITRE I^{er} PREMIER

Introduction

La politique française et la question économique. — Période d'inaction avant l'appel du Sultan. — Les enseignements du passé et la race berbère. — Les droits de la France au Maroc et ses chances de succès; son expérience en Afrique et le voisinage de l'Algérie. — Causes géographiques qui ont retardé la pénétration au Maroc. — Modes de culture employés au Maroc. — L'acquisition des propriétés immobilières. — Système d'exploitation agricole. 5

CHAPITRE II

La Province algéro-marocaine

L'amalat d'Oudjda et le Dahra. — Oudjda. — Martimprey et Berkane. — La plaine des Triffas. — Berkane et Martimprey centres de colonisation. — La plaine des Angad. — La culture et l'élevage. — L'Algérie et la question Port-Say. — Nemours. — Les voies ferrées et les routes. — La concurrence espagnole. — Le commerce français dans la région algéro-marocaine. 23

CHAPITRE III

Le Maroc septentrional

Les possessions espagnoles. — Tétouan et la concurrence de Ceuta. — Les importations françaises. — Le marché du sucre et la question des bougies. — Exportations françaises. — Insuffisance des services de navigation entre Tétouan et Marseille. — Tanger. — Insuffisance des services de navigation français. — Les importations françaises. — Les exportations. — Le Gharb et Larache. — Le commerce français à Larache. — Médéhya. — Le commerce de Fez. — Nécessité pour les commerçants français d'étudier les goûts des Marocains et de s'y conformer. — Le commerce français à Fez. 39

CHAPITRE IV

La Chaouïa et Casablanca

Pages.

La Chaouïa. — L'agriculture en Chaouïa. — Rabat. — Importations et exportations françaises. — Casablanca. — Son développement économique. — État actuel de la région et du port. — La question du logement. — Les mesures à prendre. 67

CHAPITRE V

Les ports du Sud

La Doukkala. — Mazagan. — Son commerce et ses fluctuations. — Importations et exportations françaises. — La plaine des Abda et Safi. — Marrakech. — Son importance économique et son influence sur celle de Safi. — Le commerce de la France à Safi. — Mogador et le Sous. — La culture de l'olivier et l'établissement d'huileries dans la région de Marrakech. — La question des impôts sur les caravanes. — Le commerce de Mogador et l'influence des récoltes. — La part de la France. — Agadir. 81

CHAPITRE VI

L'avenir de la France au Maroc

La situation économique de la France au Maroc. — Les obstacles à écarter. — Les réformes : le contrôle français, les impôts. — La question des travaux publics. — Les travaux dans les ports. — Les chemins de fer. — La navigation française. — Moyens de développer la situation économique de la France au Maroc. — L'intervention officielle : les Postes, l'Enseignement et la Presse. — Les initiatives privées. 99

CONCLUSION 117

